R. Schoenbeck.

Fahr-ABC



Berlin.
Verlag von Paul Parey.
Verlagshandlung für Landwirtschaft, Gartenbau und Forstwesen.
SW., 10 Hedemannstraße.
1893.

Fahr-ABC.

Kurze Anleitung

zum Erlernen des herrschaftlichen Fahrens.

Nach praktischen Erfahrungen bearbeitet

von

Richard Schoenbeck,
Major a. D.

Mit 66 Textabbildungen.

Berlin.
Verlag von Paul Parey.
Verlagshandlung für Landwirtschaft, Gartenbau und Forstwesen.
SW., 10 Hedemannstraße.
1893.

Vorwort.

Noch immer hat die edle Fahrkunst keine Heimstätte, noch immer sind die Liebhaber wie die Berufsfahrer mehr oder weniger auf Autodidaktik in der Praxis angewiesen.

So lange keine Fahrschule offiziellen Charakters mit Fachexamen und Prüfungs-Certifikaten existiert, wird die Fahrkunst nur ein stümperhaft ausgeübtes Handwerk für den größeren Kreis derjenigen bleiben, welche sich in ihren Dienst gestellt haben. Vorläufig wird daher das „geschriebene Wort" des Lehrmeisters an Stelle der autodidaktiven Praxis den Unterricht übernehmen müssen. Obwohl die einschlägige Litteratur manche gediegenen Fachbücher über die Fahrkunst aufweist, bin ich doch der Aufforderung der Verlagsbuchhandlung, „die Grundregeln der Fahrkunst" in gedrängter Kürze in einem Fahr-ABC zu vereinigen, um so lieber nachgekommen, als das bereits im vergangenen Jahre erschienene Reit-ABC sich einer besonders warmen Aufnahme interessierter Kreise zu erfreuen hatte. So kurz ich mich bei meiner Aufgabe auch fassen mußte, so hoffe ich doch alles berührt zu haben, was dem Liebhaber des Fahrsports, insonderheit aber dem herrschaftlichen Kutscher in der Stadt und auf dem Lande unbedingt zu wissen nötig ist, falls letzterer Anspruch auf dieses wesentliche Epitheton seines Standes erhebt. Die Praxis kann ich ihm allerdings nicht geben, ebenso wenig wie das Verständnis und die gute Hand, aber ich kann ihm doch sagen „wie es gemacht wird und worauf es dabei ankommt". Das übrige ist dann seine Sache. — Die korrekte Beschirrung und Anspannung und die Fahrregeln beim Zwei- und Vierspännigfahren sind konform mit denen des Königlichen Marstalles, welche

1*

der verstorbene Oberstallmeister von Rauch in einer kleinen gedruckten Instruktion für das Stallpersonal desselben zusammengefaßt hat, und nach denen ich selbst in meiner Jugend dort in der Fahrkunst unterrichtet worden bin. — In Ermangelung einer einheitlichen, staatlichen Fahrschule dürften also die beim Kgl. Marstall geübten Fachregeln und Gebräuche auch für weitere Kreise als maßgebend und nachahmenswert angesehen werden können.

Möge demnach dieses ABC der Fahrkunst, welches ein Seitenstück bildet zu des Verfassers „Reit-ABC",[1]) in Liebhaberkreise, besonders aber bei herrschaftlichen Kutschern, Eingang finden und zur Verbreitung von Kenntnissen auf diesem weiten Gebiete das Seinige beitragen.

Wegen noch ausführlicherer Unterweisung verweise ich auf mein im gleichen Verlage erschienenes größeres Buch: Reiten und Fahren.[2])

Friedenau-Berlin, im Herbst 1893.

Der Verfasser.

---

[1]) Reit-ABC. Kurze Anleitung zum Erlernen des Reitens. Mit 24 Textabbildungen. Kartonniert, Preis 1 M.

[2]) Reiten und Fahren. Anleitung zur Kenntnis des Pferdes und zu seinem Gebrauch unter dem Sattel und im Zuge. Zweite Auflage. Mit 114 Textabbildungen. Gebunden, Preis 2 M. 50 Pf.

Inhalt.

Einleitung.

I. Abschnitt.
Das Wagenpferd.

II. Abschnitt.
Der Kutscher.

III. Abschnitt.
Die Beschirrung.

IV. Abschnitt.
Der Wagen.

V. Abschnitt.
Praktische Fahrkunde.

VI. Abschnitt.

Verschiedene Anspannungen.

Schlußbemerkung.

Einleitung.

Motto: Wollst du vom Bock und sonst „gut fahren",
Mußt „Kühnheit" du mit „Können" paaren;
Doch vor der Kühnheit „Können" wahren
Wird manches Unheil dir ersparen.

Es würde mir leid thun, wenn der Leser dieses Werkchens, welcher sich über die Fahrkunst etwas zu unterrichten gedenkt, die Lektüre der Einleitung versäumen würde, welche ihm vormalerst allgemeine Gesichtspunkte über diese so arg vernachlässigte, schöne Kunst eröffnen soll, und welche aus diesem Grunde wichtig ist. Ich brauche dabei gar nicht originell zu sein, es ist viel darüber geschrieben worden, selten aber wohl in kurzen Worten so zutreffend, wie es Friedrich Triebel jüngst in der Zeitschrift „das Pferd" that, und ich glaube deshalb das Werkchen nicht passender einleiten zu können, als wenn ich dem Gedankengange des genannten Autors hier Ausdruck verleihe, der manche, wenn auch nicht neue, doch zur Stange gehörige Gesichtspunkte eröffnet.

„Wenn man von einem sagt: „er ist erfahren" oder „er hat Erfahrung", so darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß er hierzu nur durch allerhand schlimme Vorkommnisse gelangte, daß er oftmals Gefahren durchgemacht hat, aus denen er sich aber gute Lehren zog und deren Wiederholung er durch Nachdenken zu vermeiden suchte.

Kopf und Hand, oder mit anderen Worten Verstand und Gefühl, sind schon dem Reiter unbedingt notwendig, wenn er mit möglichst geringem Aufwand von eigner Kraft und von Pferdekraft, unter Vermeidung von zeitraubenden Widerwärtigkeiten möglichst viel erreichen will. Noch weit mehr braucht der Fahrer Verstand und Gefühl, aber wie leichtfertig wird von vielen über die schwierige Kunst gedacht und wie leichtsinnig wird sie von den meisten ausgeübt. Man meint häufig: „Ziehen lernt schließlich jeder Gaul" und „Fahren kann jeder Kerl,

der Courage[1]) und ein paar feste Fäuste hat". Ja gewiß! aber fragt mich nur nicht: Wie? Während es sich bei allen Berechnungen über die Reitkunst in der Hauptsache bloß um zwei Faktoren handelt, den mehr oder minder mit Denkkraft und Gefühl begabten Menschen und nur ein in unmittelbarster Nähe mit seinem Reiter in innigster Berührung stehenden Tiere, kommen beim Fahren noch sehr viel andere Faktoren zur Geltung.

In den seltensten Fällen wird nur ein Pferd zu führen sein, meistens zwei, oft aber noch mehr. Die eigentümlichen Verhältnisse des Fahrens bringen es mit sich, daß die Schwierigkeiten sich nicht verdoppeln, wenn statt nur eines Pferdes deren zwei vor das Fuhrwerk gespannt werden.

Das Pferd ist von Natur ein geselliges Tier, nichts ist ihm unangenehmer, als allein sein, es erträgt viele Unbequemlichkeiten ohne Widerstand, wenn ihm ein Genosse zur Seite geht und ein gutes Beispiel von Folgsamkeit giebt.

Man wird daher auch, wenn es die Breite der Wege gestattet, mehrere Pferde möglichst neben einander, nicht hinter einander spannen. In Deutschland und dem mittleren Europa sieht man die Pferde paarweise gehen, in den weiten Ebenen des östlichen Europas, in den Steppen Asiens, drei und vier neben einander, nur im Westen und Süden einzeln, eins hinter dem andern, wahrscheinlich infolge der ursprünglich sehr schmalen Wege. Bei paarweiser Anspannung ist die einfache Stangendeichsel genügend, bei einzelner Anspannung oder beim Nebeneinanderspannen von mindestens drei Pferden die komplizierte Gabeldeichsel bezw. Tragedeichsel notwendig. In den meisten Fällen hat sich also das Gehirn des Fahrenden nicht nur mit einem, sondern mit zwei, drei, vier und noch mehr Pferdegehirnen in Rapport zu setzen und mit Hülfe von Zügel und Peitsche seinen Willen kund zu geben.

Das beiderseitige richtige Erkennen der Absichten wird aber durch die größeren Entfernungen von Mann und Pferd schwieriger und die Ausführung der hierzu notwendigen Maßregeln umständlicher. Während der Reiter in seinem Körper, sei es in der Faust, sei es im Gesäß,

---

[1]) Wir setzen hier absichtlich nicht das deutsche Wort „Mut", das für uns eine höhere Bedeutung hat, als das französische „courage".

sofort die Absichten des unter ihm gehenden Pferdes empfindet, werden dieselben dem Fahrer bei dem vor ihm gehenden Pferde erst nach einem gewissen Zeitraum zur vollen Klarheit kommen. Umgekehrt wird beim Fahren mehr Zeit erforderlich sein, den Willen des Fahrers zur Kenntnis und zum Verständnis des Pferdes oder der Pferde zu bringen, als dies beim Reiten nötig ist.

Zweifellos haben Sattelzeug und Zäumung beim Reitpferd einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf das Gebahren und die Leistungen des Tieres, doch ist derselbe immerhin gering zu nennen im Vergleich zu demjenigen, welchen Geschirr, Zäumung und Art der Anspannung auf die Zugpferde ausüben. Sie sind schon Faktoren, mit welchen der Fahrer ganz anders rechnen muß, als der Reiter. Hierzu kommen nun noch außerdem als neue hinzu:

Die Einrichtung des Fahrzeuges, das Gesamtgewicht der zu bewegenden Last und die Beschaffenheit des Weges, auf dem gefahren werden soll. Wir wollen außerdem auch noch hier gleich mit erwähnen, daß die Position des Fahrenden verschieden sein kann und je nach derselben auch seine Thätigkeit eine andere wird. Er kann nämlich, wie meistens beim Lastfuhrwerk, zu Fuß neben demselben hergehen, oder, wie es früher häufiger vorkam als jetzt, vom Sattel eines Zugpferdes (oder auch mehrerer), oder endlich vom Fahrzeug selbst aus (vom Bocke) das Gespann dirigieren. Jede dieser Führungsarten hat ihre gewissen Eigentümlichkeiten, wir wollen hier hauptsächlich das Fahren vom Bocke im Auge behalten, da es in den Kreisen, für welche wir schreiben, am gebräuchlichsten ist, und weil die meisten Rücksichten, welche dasselbe verlangt, auch für die beiden anderen genannten Arten Geltung haben müssen.

Von den Hauptererfordernissen eines jeden guten Fahrzeugs mögen nur kurz Erwähnung finden: Leichtigkeit der Bewegung, bedingt durch eine Bauart, welche bei geringster Zugkraft die Fortschaffung größter Last erlaubt; Lenkbarkeit, die abhängig von Vorkehrungen ist, welche die Bewegung nach allen Richtungen hin begünstigt, ebenso die Beherrschung der Schnelligkeit und das Anhalten; die Sicherheit der Bewegung, bedingt durch eine Konstruktion, welche gegen Umwerfen und Beschädigung der Last sichert; Dauerhaftigkeit des Fahrzeuges, welche vom Material, vom richtigen Verhältnis und der Zusammenstellung der

einzelnen Teile abhängt; zweckentsprechende Einrichtung zur Aufnahme der Last.

Wer gut und glücklich fahren will, muß zunächst wenigstens einige allgemeine Begriffe von den hier genannten Haupterfordernissen und den zu ihrer Erfüllung notwendigen Mitteln haben. Jeder, dem die Kenntnis dieser Dinge völlig abgeht, thut am besten, sich gar nicht auf die schwierige Kunst des Fahrens einzulassen, sondern sich nur als still-vergnügter Passagier in den Wagen zu setzen und der Führung eines guten, zuverlässigen Kutschers anzuvertrauen. Leider sieht man aber heutzutage so oft, daß dem erfahrenen Rosselenker die Zügel abgenommen werden und daß der Dilettant oder der Nichtwisser die Sache auf eigene Faust und möglichst ungeschickt betreibt.

Die Vorzüge des guten Reiters bestehen darin, daß er sofort seine Fehler einsieht und sie verbessert, während der schlechte sie nicht erkennt und dem Pferde die Schuld zuschreibt. Ein guter Reiter fragt sich stets: wie war es möglich, daß mein Pferd sich nicht so bewegte, wie ich wollte? welchen Fehler habe ich gemacht? und wird versuchen, sobald er ihn erkannt, auf anderem Wege zum Ziele zu gelangen.

Was dort vom Reiten gesagt wurde, möchten wir beim Fahren in noch weit stärkerem Maße zur Geltung gebracht sehen, und jedem, dem, wenn auch nicht gerade Gefahren, so doch Widerwärtigkeiten begegnet sind, werden in diesem Sinne folgende Fragen zu stiller Beantwortung empfohlen.

Hast du dir vor dem Einspannen der Pferde den Wagen genau angesehen? War er passend für seinen Zweck? Wurden die Räder und Achsen, sowie das gesamte Beschläge genau geprüft? (Denk an den alten Spruch: Wer gut schmeert, der gut fährt!) Waren die Pferde nicht vielleicht noch zu jung und unerfahren, hat sie möglicherweise Zäumung und Geschirr in der Bewegung gehemmt oder gar erst widerspenstig gemacht? War es nicht ein Fehler, die Fahrt auf einem engen, durch allerhand Störungen beschränkten Platze zu beginnen?

Hast du die Zügel immer gut in der linken Faust beisammen, die Peitsche aber in der rechten Hand bereit zur Hülfe gehabt?

Daß du als guter deutscher Fahrer nur mit der linken Hand führst und die Rechte nur ausnahmsweise zur Nachhülfe brauchst, wollen wir annehmen, denn nur auf diese Weise ist es möglich, Peitsche und

Schleifzeug (Bremse) zur richtigen Zeit im richtigen Moment anzuwenden. Mögen russische Kutscher und ihre Nachäffer mit vorgestreckten steifen Armen fahren, für die Steppe mag dies gut sein, in unser unebenes Gelände paßt es eben so wenig, wie für die Straßen der großen Stadt mit den vielen Ecken und Begegnungen.

Hast du die Peitsche immer richtig gebraucht, nur als Hülfe und dann, wenn es unbedingt nötig war? Bist du nicht in den Fehler mancher Kutscher verfallen, gedankenlos mit ihr zu knallen oder gar als Mittel deinen Zorn auszulassen? Daß so widersinnige Peitschenschläge vorgekommen sein können, die das Pferd für „Streichen", „Lähme markiren" u. a. m. strafen, wollen wir nur noch bei ganz rohen Knechten und nicht von einigermaßen gebildeten Fahrern annehmen.

Bist du dir auch klar darüber geworden, warum die Pferde bei der Ausfahrt so tadellos zogen und erst auf dem Heimweg allerhand Unarten begingen?

Hast du nicht zu schnell an der bewußten Ecke auf dem glatten Pflaster gewendet? War es nicht leichtsinnig, die Pferde durch das lange Warten vor dem Wirtshause bei einbrechender Dunkelheit ungeduldig zu machen? Und wer weiß, was dein Knecht, während du im Gastzimmer saßest, inzwischen draußen an Spirituosen zu sich genommen hat, er hätte wahrscheinlich später nicht so ungeschickt in die Zügel gegriffen, als dir die eigenen Fäuste steif wurden und du die Pferde nicht mehr in der Gewalt hattest?

So ließen sich noch leicht hunderte von Fragen aufwerfen, doch die hier gestellten dürften schon hinreichend genügen, um zu beweisen, daß Fahren eine Kunst ist, welche mühsam gelernt sein will, und daß jeder gute Kutscher mit vollem Recht unter die Künstler gerechnet werden darf. Wenn dir, lieber Leser, diese Kunst zu schwierig erscheint, du aber doch gern Pferde und Wagen behalten und ausnützen möchtest, dann nimm einen erfahrenen, gewissenhaften Künstler in deine Dienste.[1]) Behandle ihn aber nicht eben als Dienstboten, nicht als willenlosen Sklaven, sondern mehr wie einen Freund, dem du nicht nur Gesundheit und Leben der Tiere, sondern auch deine eigne und die deiner Familie

[1]) Sehr richtig! Aber — woher nehmen und nicht stehlen? Wo ist die „Fahrschule", welche dergleichen Kutscher ausbildet? Der Verf.

anvertrauen willst. Suche die guten Eigenschaften, welche er mitbringt, mehr und mehr zu entwickeln, und dies wird am schnellsten geschehen, wenn du den Spruch der arabischen Reiter: „Liebet die Pferde und sorget für sie, bei ihnen ist die Ehre, bei ihnen ist die Schönheit", auch in gewisser Beziehung auf seine Person anwendest. Versteht er aber nichts vom Fahren und behandelt er die Pferde in und außer dem Stalle schlecht, dann schicke ihn fort, selbst wenn er durch allerhand Hülfeleistungen die Gunst der weiblichen Hausgenossen sich erworben hat". —

I. Abschnitt.

Das Wagenpferd.

a) Kenntnis des äußeren Pferdekörpers.

An Fig. 1 sind die Benennungen ꝛc. der einzelnen Partieen des Pferdekörpers ersichtlich. Mit Bezug auf Dressur und Reiten teilt man den Pferdekörper ein in V. die Vorhand, M. die Mittelhand,

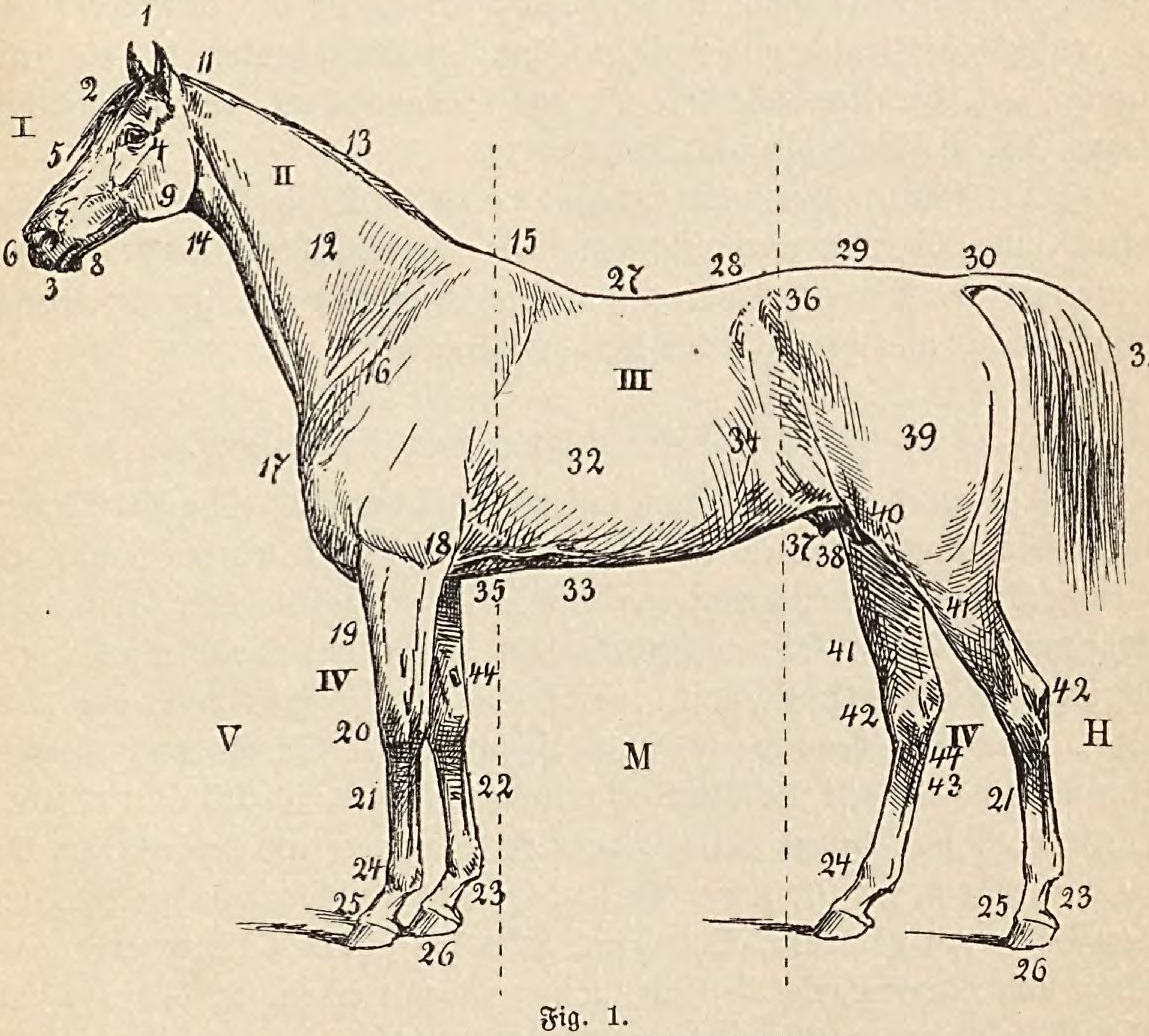


Fig. 1.
Benennungen der äußeren Teile des Pferdes.

H. die Hinterhand. — In Bezug auf die Anatomie in I. der Kopf, II. der Hals, III. der Rumpf, IV. die Gliedmaßen. — Die einzelnen Teile heißen:

1. die Ohren, 2. die Stirn mit dem Schopf, 3. die Lippen und das Maul, 4. die Augen, 5. das Gesicht, 6. die Nase, 7. die Nüstern, 8. die Kinkettengrube, 9. die Gannaschen, 10. die Ohrspeicheldrüse, 11. das Genick, 12. die Seiten des Halses, 13. der Kamm mit der Mähne, 14. die Kehle, 15. der Widerrist, 16. die Schulter, 17. die Brust, 18. der Ellenbogen, 19. der Vorarm, 20. das Vorderknie, 21. das Schienbein, 22. die große Beugesehne, 23. der Fessel, 24. das Kötengelenk, 25. die Krone, 26. der Huf, 27. der Rücken, 28. die Nierenpartie oder Lende, 29. die Kruppe, 30. die Rute, 31. der Schweif, 32. die Rippen, 33. der Bauch, 34. die Flanken oder Weichen, 35. die Sporader, 36. die Hüften, 37. der Schlauch, 38. das Geschröte (bei der Stute fehlt der Schlauch und sitzt an der Stelle des Geschrötes oder Hodensacks das Euter mit 2 Zitzen), 39. der Oberschenkel, 40. die Kniescheibe, 41. der Unterschenkel, 42. das Sprunggelenk, 43. die Achillessehne, 44. die Kastanie oder Hornwarze.

Es gehören demnach zur Vorhand: Kopf, Hals, Schultern, Brust und die vorderen Extremitäten; zur Mittelhand: Rücken, Lendenpartie, Rippen, Flanken und Bauch; zur Hinterhand: Kruppe mit Schweif und die hinteren Extremitäten.

b) Points, Eigenschaften und Einteilung.

Ein gutes Reitpferd kann unter Umständen auch ein gutes Wagenpferd sein, dagegen wird ein Wagenpferd nur in selteneren Fällen ein Reitpferd sein, da die charakteristischen Eigenschaften oder Points des Wagenpferdes sich sehr wesentlich von denen des Reitpferdes unterscheiden. Manche Eigenschaften, welche letzteres besitzen muß, wie z. B. Adel, gute und bequeme Gänge, ein räumiger Schritt und Galopp, eine schräg gelagerte Schulter, ein kurzer Rücken mit kräftiger Nierenpartie u. s. w. können beim Wagenpferd leichter entbehrt werden, bei welchem ein hoher stattlicher Aufsatz, gute Verbindung des Kopfes mit dem Halse, gut gelagertes Querbein, hohe Knieaktion — Steppergang — Rasse und Muskelstärke die Hauptpoints bilden werden, da dasselbe zum Ziehen sein ganzes Gewicht ins Zeug zu legen hat und ihm Aufsatz und hohe Knieaktion ein imposanteres Aussehen geben. Unter die letztgenannte Bewegung macht Graf Wrangel einige sehr charakteristische Bemerkungen, indem er sagt, daß das Steppen, welches beim Reitpferd

nicht wünschenswert sei, weder Schnelligkeit noch sicheres Fußen verbürgt, denn nicht die Art, wie das Pferd die Füße hebt, sondern wie es sie niedersetzt, entscheidet über die Sicherheit des Ganges. Das vor dem Wagen gehende Pferd habe kein Gewicht zu tragen, daher seien die vorderen Extremitäten beim Auffußen keiner so großen Erschütterung ausgesetzt. Allerdings dürfe das Steppen nicht in einem bloßen Stampfen auf der Stelle bestehen, es sei daher, damit das Pferd auch vorwärts kommt, der Steppergang nur von Wert, wenn er mit einem sehr kräftigen Nachschub der Hinterhand verbunden wäre. — Das besonders bei den amerikanischen Trabern oft in die Augen springende „Unterbautsein“ scheint als ein charakteristisches Merkmal dieser Zucht auf Schnelligkeit zu deuten, und ist daher als ein Fehler nicht anzusehen. —

An sonstigen Eigenschaften des Charakters, Temperaments und der Konstitution sind als erforderlich hervorzuheben: Gutmütigkeit, Gehlust (Temperament) ohne Heftigkeit, Ausdauer. Ängstliche, scheue und kitzliche Pferde sind im Wagen schwer verwendbar. Edle Halbblutpferde werden den Vollblutpferden ihrer besseren Temperamentseigenschaften wegen stets vorzuziehen sein.

Je nach ihrer Größe und ihrer Form unterscheidet man leichte Luxuszugpferde oder Jucker und leichte und schwere Kutschpferde, auch Karossiers genannt. Zwischen ihnen liegen noch mehrfach Varietäten, was Figur, Größe und Gang betrifft. In Bezug auf das Gangwerk verdienen die Traber, auch Hartraber genannt, und die Stepper Beachtung, erstere in Hinsicht auf ihre besondere Schnelligkeit im Traben, letztere auf Form der Bewegung (Aktion), bei welcher das Bein gekrümmt und mit hoch erhobenem Knie aus der Schulter herausgebracht wird. Der Steppergang, dessen Vorteile beim Wagenpferde bereits erörtert sind, ist modern und wird besonders bezahlt, obwohl er für die Leistungsfähigkeit an und für sich ohne hervorragenden Wert ist.

An die meist nur mehrspännig zu verwendenden Jucker, kleine, leichte und edel in den Formen sich präsentierenden Pferde mit langer Hälsung (Fig. 2), stellt man die Forderung der Schnelligkeit und der Ausdauer, dagegen nicht die der gleichen Farbe. Man liebt sog. bunte Juckergespanne, in welchen man die heterogensten Farben zusammenstellt, nur Fuchs und Braunen zusammen gilt nicht als Chic, der Schimmel

z. B. paßt zum Rappen oder zum Fuchs, auch dieser paßt gut zum Rappen. Nur Braune spannt man am besten gleichfarbig zusammen. Im Vierzug werden Rappen und Schimmel über Kreuz gespannt. Jucker, welche, besonders wenn aus ungarischer, galizischer und polnischer Zucht hervorgegangen, sehr leistungsfähig sind, werden meist 2= und 4spännig Verwendung finden, und eignen sich in erster Linie für Herrenfuhrwerk, bezw. im Selbstfahrer. Die Jucker sind mit ganz leichten Brustblattgeschirren und ohne Aufsatzzügel beschirrt. Die Geschirre

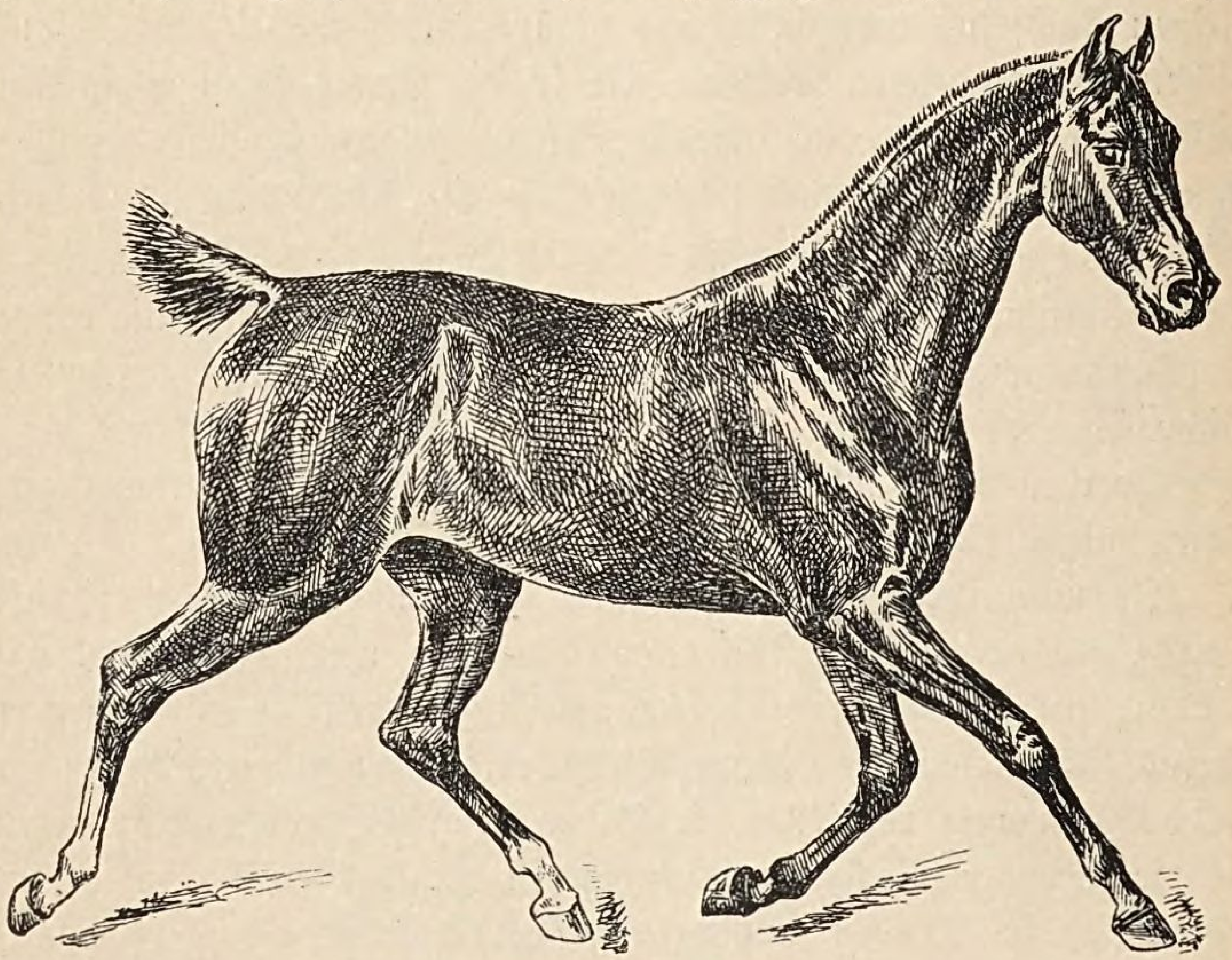


Fig. 2. Jucker im Trabe.

tragen Verzierungen von Schalanken, Ringledern u. dergl., — aber keine Monogramme oder Wappen. Die ungarischen Schalanken, welche neben hübschem Aussehen auch einen guten Schutz gegen die Fliegen abgeben, sind leider nicht mehr recht in der Mode, welche sich mehr der Ringverzierung zuwendet. In jüngerer Zeit pflegt man den Juckern die Mähnen zu verscheren, eine Neuerung, welche meinen Beifall nicht hat. Eine gut gehaltene Pferdemähne, welche außerdem noch die sich an den Hals setzenden Fliegen verscheucht, sieht sehr hübsch aus. Schon die traurige Mode der nach Analogie von Rasierpinseln verstutzten Schwänze dürfte zur Entstellung des Pferdes genügen.

Die leichten Karossiers, für alle Arten der Anspannung, für den Landauer, den Phoeton und das Coupé, wie für das Geschäftsfuhrwerk, für Ein-, Zwei- und Vierspännigfahren geeignet, sollen eine ansehnliche Figur mit gut angesetztem Kopf, aufgerichtetem, nicht zu kurzem Hals, breite Brust, gute Lende und gewölbte Kruppe zeigen. Da sie meist paarweise gefahren werden, so müssen sie in Farbe, Figur, Größe,

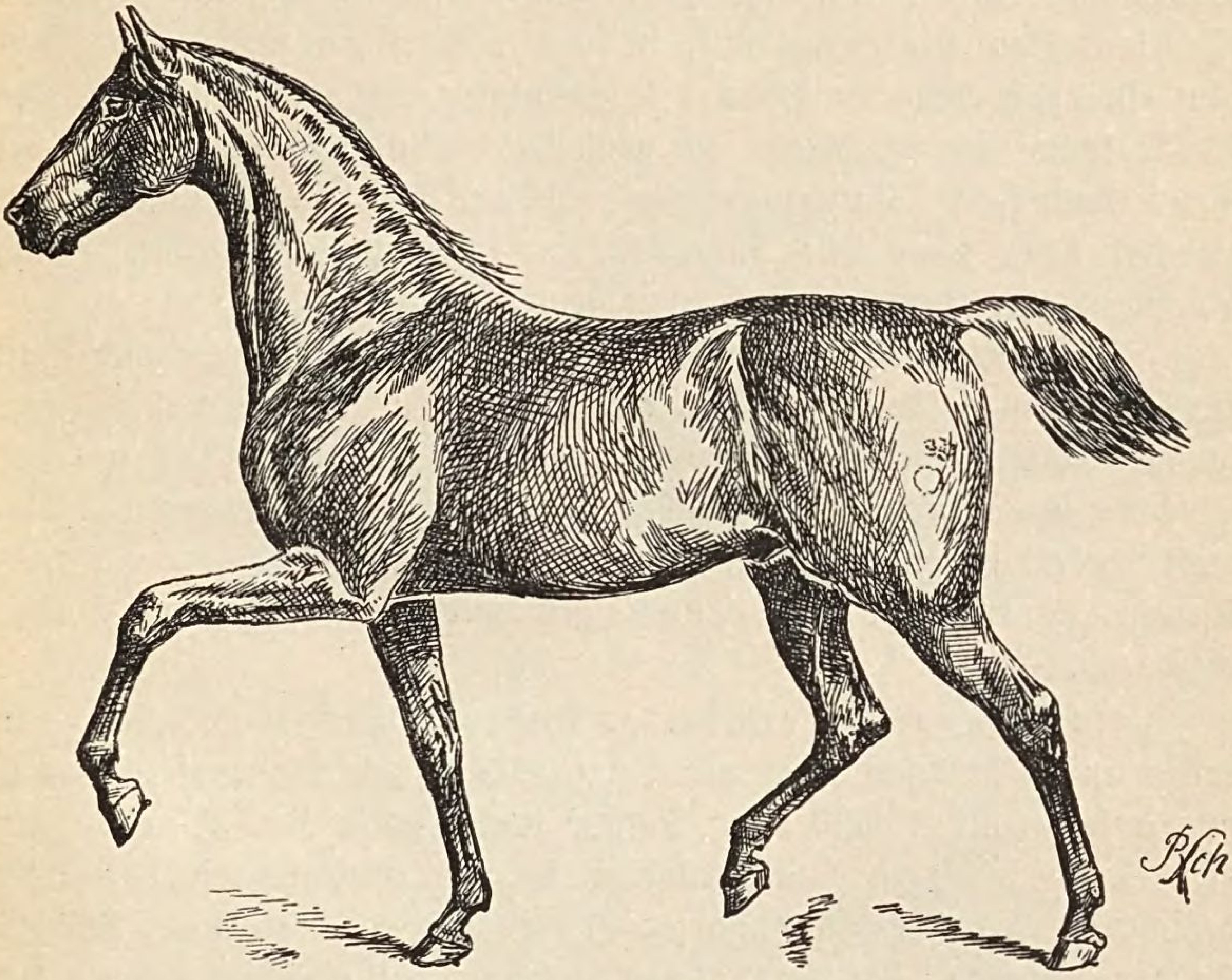


Fig. 3. Schwerer Karossier im Steppergang.

Haltung, Länge, Gangwerk und Temperament zu einander passen (Paßpferde). Sie werden mit leichten Kummetgeschirren ohne Hinterzeug beschirrt, müssen aber der Mode wegen auch den Auffatzzügel tragen. Die Frisur ihrer Schwänze ist nicht so kurz wie bei den Juckern, doch wird die „Mode" des Coupierens auch bei ihnen meist zur Anwendung gebracht. Die Größe dieser Tiere geht bis zu 1,70 m hinauf, und remontieren aus ihnen auch die Einspänner für leichtes Fuhrwerk.

Die schweren Karossiers, die eigentlichen Renomierpferde (Fig. 3), müssen letzgenannte Eigenschaften in besonderem Maße besitzen,

dabei von imponierender Größe, Form und Haltung, besonders auch von schöner Farbe sein, welche in den Glanzrappen, Schwarzbraunen, Dunkel- und Kastanienbraunen, Dunkelschimmeln und Goldfuchsen am gesuchtesten ist. Während leichte Karossiers sich aus aller Herren Länder remontieren, liefert im Inlande vorzugsweise Oldenburg und Ostfriesland, Mecklenburg, Holstein und Ostpreußen, letzteres in seinem schweren Wagenschlage Prunkpferde, während England in seinem Cleveland-Bay, neuerdings aber in dem in Yorkshire gezüchteten Halbblut ein ausgezeichnetes Pferd des genannten Schlages besitzt, welches jedoch kaum der Nachfrage zu genügen scheint. Abzeichen sind bei dieser Gattung des Luxuszugpferdes nicht beliebt. Ihr Einkaufspreis ist ziemlich hoch, wenn alle Anforderungen in Bezug auf Größe, Farbe, Gangwerk und Temperament zusammentreffen.

Die schweren Karrossiers, deren man sich im Landauer und sonst zur Galaequipage bedient, haben eine Größe von 1,70 cm und darüber hinaus. Sie werden in schwerem oder Gala-Kummetgeschirr vor den Wagen gebracht, welches mit Beschlägen, Monogrammen, Wappen u. s. w. reich verziert ist und meist auch das Hinterzeug führt, das beim leichten Kummetgeschirr fehlen kann. Einzeln gespannt geben sie die sog. Coupépferde ab. —

An äußeren erkennbaren Fehlern giebt es unzählige, von denen einige das Pferd nicht immer unbrauchbar zum Wagenpferd machen und welche man deshalb beim Ankauf event. unter Rücksichtnahme auf den Preis übersehen kann, insofern sie die Gebrauchsfähigkeit nicht behindern. Es gehören dahin z. B.: Blüten auf dem Auge, Roaren (in der Bewegung hörbares Atmen, welches auf eine Verengung des Kehlkopfes schließen läßt), Knie-, Sprunggelenks- und Flußgallen, Überbeine, wenn sie nicht an einer Sehne liegen, verletzte Linie (Hasenhacke), Piephacke, gut gebrannte Sehnen u. a. m. Hufkranke Pferde sind vom Ankauf grundsätzlich auszuschließen. An welcher Stelle des Pferdekörpers die äußeren Fehler eines Pferdes zu suchen sind, ist aus Fig. 4 ersichtlich. Dahin gehören:

1. Thränenfluß, 2. Genickbeule oder Maulwurfsgeschwulst, 3. Impression vom Koppriemen, 4. Widerristschaden durch Druck, 5. Stellbeule, 6. Kniegallen, 7. Raspe, 8. Knieschwamm bezw. Galle, 9. Überbeine, 10. dicke Sehne oder Sehnenklapp, 11. Flußgallen, 12. Streichnarben,

13. Verdickung der Köte infolge Verbrauchs, 14. dicker Fessel, 15. Mauke, 16. Stelzfuß, 17. Kronentritt, 18. Schale oder Ringbein, 19. Narbe vom Greifen, 20. Kammdeckel- bezw. Satteldruck, 21. Nabelbruch, 22. Dampfrinne, 23. Hodenbruch, 24. Mastdarmvorfall, 25. Rattenschwanz, 26. Scheidengeschwulst der Achillessehne, 27. Knochenspat, 28. Ochsenspat, 29. Hasenhacke, 30. Rehbein, 31. Blutspat, 32. durchgehende Sprung-

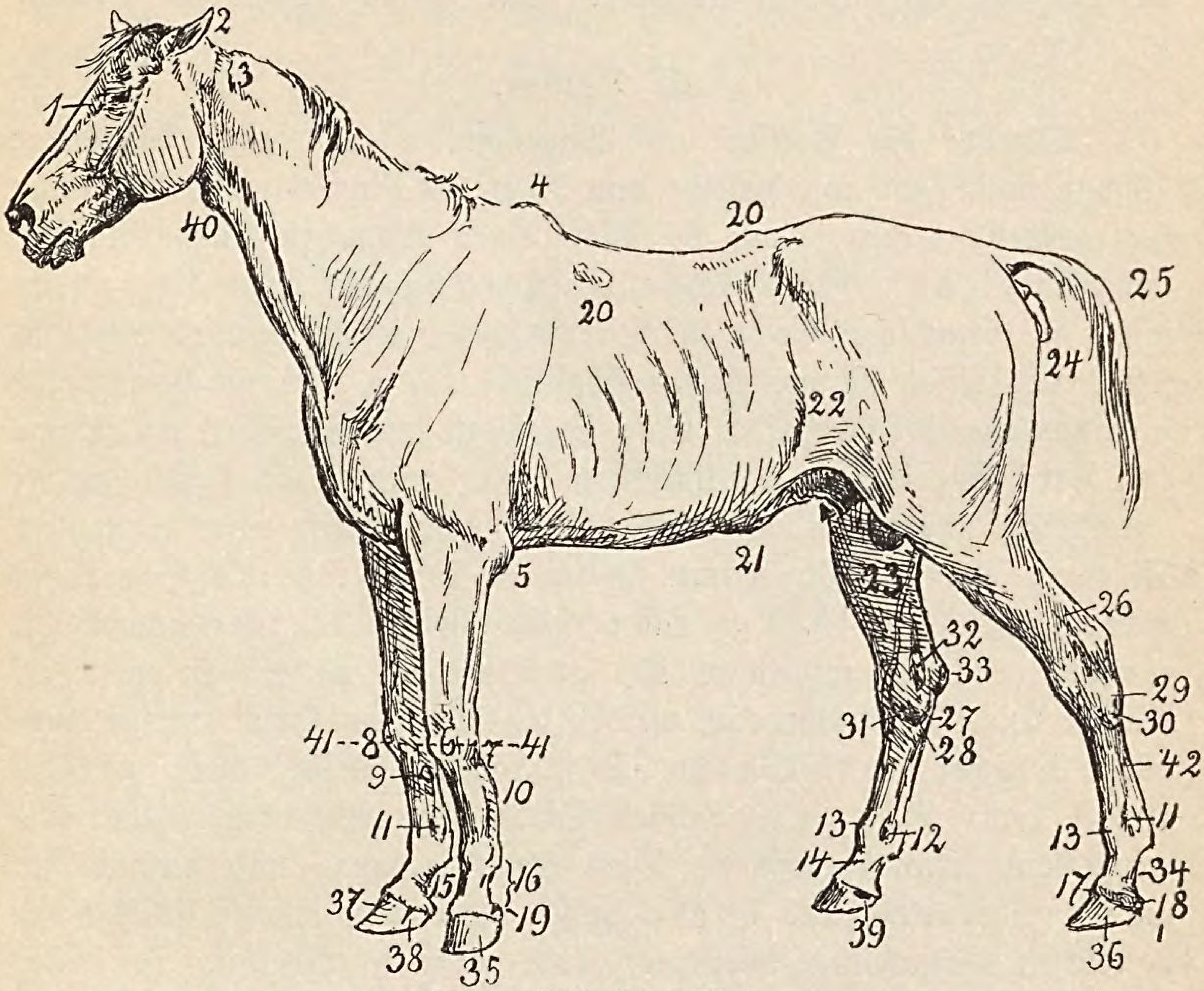


Fig. 4. Fehlerhaftes Pferd.

gelenksgalle, 33. Piephacke, 34. Narbe vom Halfterstrick, 35. Bockhuf, 36. Flachhuf, 37. Ringelhuf, 38. Huffspalte, 39. Hornkluft, 40. Kropf, 41. Knieschüssigkeit infolge von Verbrauch, 42. Einschuß (dicker Fuß).

c) Gangarten.

Das Wagenpferd kennt nur 2 Gangarten, den Schritt und den Trab. Ersterer soll deshalb räumig und ruhig, mit korrekter Fußfolge sein, keinesfalls trippelnd; letzterer in gleicher Weise ruhig, thätig, raum-

greifend und gleichmäßig. Je nach Erfordernis haben die Pferde kurzen, Mittel- und starken Trab auf die Aufforderung des Fahrers zu gehen, ohne daß dabei irgend eine Unruhe bemerkbar werden darf. Mitteltrab ist der für Tourenfahren sich am meisten eignende, weil die Pferde ohne besonderen Zwang am leichtesten in demselben verharren können und die Atmung am wenigsten angegriffen wird. Auf korrekte Bewegung der Extremitäten ist daher beim Ankauf besonderes Gewicht zu legen. —

d) Dressur.

Obwohl die Dressur des Wagenpferdes von ganz besonderer Wichtigkeit ist, so kann dieselbe dem Titel des Buches entsprechend nur kurz gestreift werden, denn sie bildet einen Band für sich. Ruhige, sachgemäße, auf praktischer Erfahrung basirende Behandlung bildet die Grundlage, wenn das Pferd nicht für immer verdorben werden soll. Das Pferd ist von Natur ängstlich und mit einem starken Erinnerungsvermögen behaftet. Eine Strafe zu unrechter Zeit, wo infolge von Furchtsamkeit oder Unbekanntschaft mit irgend etwas Beruhigung zweckmäßig gewesen wäre, wird oft die Veranlassung eines dauernden Gebrauchsfehlers. Wir können täglich auf der Straße die Bemerkung machen, daß nicht rationell ge- und verfahren wird. Die Pferde markieren etwas, was ihnen unbekannt ist, weniger oder mehr. Sowie dieser kritische Augenblick vorüber ist, werden die Tiere von ihrem „verständnisvollen Kutscher" durchgepeitscht, oft in rohester Weise. Beim nächsten Anlaß, der z. B. in einer großen Stadt jeden Augenblick wieder eintreten kann, erinnern sich die Tiere der Züchtigung und fürchten sich um so mehr; das Übel ist also größer geworden und oft infolge der verkehrten Behandlung überhaupt nicht mehr zu beheben. In erster Linie ist also sachverständige, ruhige Behandlung Haupterfordernis.

Das Ziehen selbst lernen die Pferde verhältnismäßig leicht, vorausgesetzt, daß in rationeller, verständiger Weise dabei verfahren wird. Ist dies nicht der Fall, so kann das Pferd für den Zugdienst überhaupt untauglich werden. Meist werden sie dazu bereits in der Jugend angelernt. Diese Art und Weise genügt aber für den Luxuszugdienst nicht, für welchen es erforderlich ist, daß die Tiere vorerst durch Anreiten in ein gewisses Gleichgewicht gebracht und in Haltung gesetzt werden. Sie darin zu erhalten, liegt in der Hand des Fahrers,

dessen Verständnis und gute Hand das Haupterfordernis bildet. Sonstige Hilfsmittel dazu giebt es nicht. Der Aufsatzzügel, welcher von unerfahrenen Kutschern oft dafür gehalten wird, richtet zwar den Hals auf, kann aber nie herbei und in die Hand bringen, und führt außerdem noch andere Unzuträglichkeiten mit sich, welchen wir gleich etwas näher treten wollen.

Die „Neigung in den Gang" des Pferdes zum Ziehen ist mit genäherten Hufen, gewölbtem Rücken und gesenktem Kopf, bezw. Hals, wie es Fig. 5 zeigt. Je schwerer die Last ist, die das Pferd schleppen

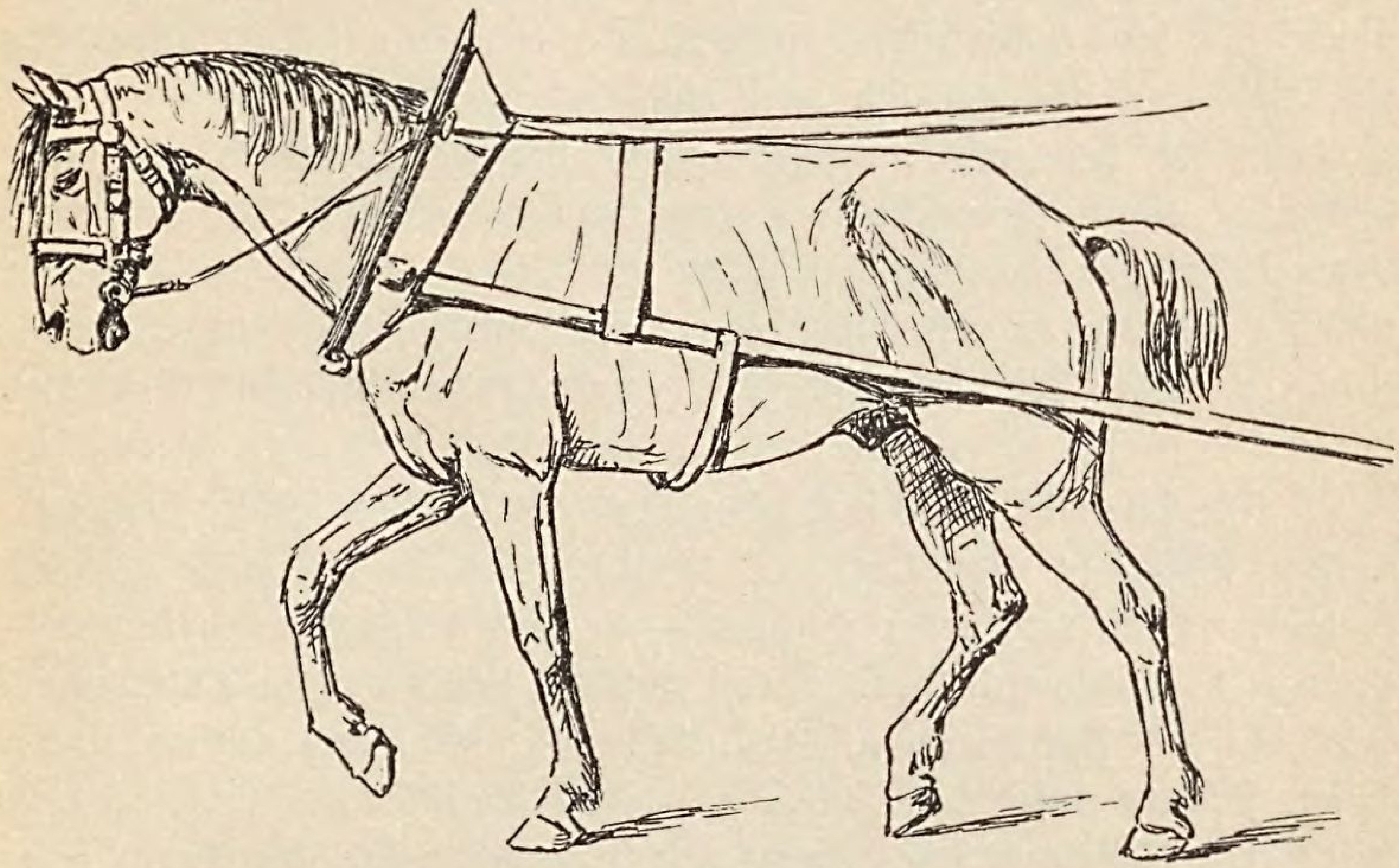


Fig. 5. Ziehendes Pferd.

soll, um so mehr muß das Pferd dazu die in der Figur gezeigte Pose annehmen. Je höher man nun mit dem Aufsatzzügel den Hals aufrichtet, um so weniger vermögen die Rückenmuskeln zu funktionieren und den Rücken aufzuwölben. Da dem Pferde also dadurch das natürliche Gleichgewicht, welches es zum Ziehen braucht, entzogen wird, so wird sein Gang ein unsicherer, was nicht allein leicht zum Fall führen kann, sondern was auch eine vorzeitige Abnutzung nach sich ziehen wird, wenn wir einmal von der Qual, welche das Tier in diesem spanischen Bock erduldet, ganz absehen wollen. Unsere moderne „Fahrkunst" verlangt also, daß die Pferde in widernatürlicher

Haltung gehen sollen. Der alte, einfache Aufsatzzügel, d. h. ein einfacher Zügel, an der Trense angebracht, welcher durch eine Öse am Genickstück lief und im Aufsatzhaken festgesetzt wurde, genügte nicht mehr, um das Pferd gewaltsam in eine widernatürliche Haltung zu zwingen, deshalb erfand man den Flaschenzug des doppelten Aufsatzzügels, welcher auf den lebendigen Apparat ganz mechanisch, d. h. unwiderstehlich wirkt, und welcher nun leider so oft in unverständigen Händen wahl- und verständnislos zur Anwendung gelangt. Es sind mir Fälle aus meiner Praxis bekannt, wo allein dieser Aufsatzzügel Pferde für den Zugdienst absolut unbrauchbar gemacht hat. In neuerer Zeit ist sogar der sog. upper jaw-bit- (Oberkiefer-) Aufsatzzügel, welcher auf der Traberbahn eine Rolle spielt, gänzlich verständnislos in die Praxis eingeführt worden. Ich habe mich nicht gescheut, bei verschiedenen Kutschern, deren Gespanne damit „bewaffnet" waren, nach Zweck und Wirkung dieser Marter-Instrumente, welche auf der Traberbahn höchstens 1/4 Stunde und für einen ganz bestimmten Zweck zur Anwendung gelangen, nachzufragen. Man erspare mir die Wiedergabe der „gescheuten" Antworten darauf!

Die Wirkung dieses sog. „Oberchec's" läßt sich ungefähr folgendermaßen schildern: Der Kopf des Pferdes wird in die Höhe gezogen, wobei der Hals mehr oder weniger — je nach der Bauart desselben — verkehrt durchgebogen wird. Wenn nun die Leine auf das Pferdemaul wirkt, so geht ihre Wirkung, bezw. die des Gebisses, nicht auf den Unterkiefer, sondern auf die Lefzenwinkel, welche sie rückwärts zerrt, wodurch die korrekte Wirkung des Gebisses also lahm gelegt ist. Ein Heranstellen des Pferdes an die Hand, ein Abkauenlassen, ist unmöglich geworden, denn die Wirkung des Gebisses geht ins Leere, gegen das Genick. Das Maul wird also bei dieser Art des Aufsetzens tot bleiben, welche nichts weiter effektuiert, als dem Tiere eine total widersinnige Qual zu bereiten. Pferde mit schlechtem Rücken werden dabei in ganz kurzer Zeit zu Schanden gefahren sein, und nur vielleicht bei Pferden, welche widerspenstig sind und zum Ausschlagen neigen, wird diese Art des Aufsetzens in geschickter Hand und bei vorsichtiger Anwendung ein Dressurmittel bilden.

Aus alledem geht hervor, daß der „einfache" Aufsatzzügel, geschickt und verständig, unter Bezugnahme auf den Bau des Halses in der

Haltung des Pferdes angewendet, unter Umständen bei Zwei- und Vierspännern ein Hülfsmittel beim korrekten bezw. sichereren Fahren darstellen kann, und es wird daher nicht nötig erscheinen, erst gleichlautende Ansichten bekannter Autoritäten dafür zu citieren. Der doppelte Auffatzzügel aber und der Obercheck sind zu verwerfen, ebenso wie beim Einspänner, welchen die gute Hand des Fahrers in Haltung fahren kann, der Auffatzzügel überhaupt überflüssig ist, geschweige bei Geschäfts- und Arbeitsfuhrweck. Die Verfechter des Auffatzzügels sagen, daß man ihrer, besonders beim Vierspänner, nicht entbehren könne, da die Hand erlahme, wenn sie die Leine so lange führt, der Auffatzzügel daher „führen" helfen müsse. Sind die Pferde aber leicht ans Gebiß gefahren, so dürfte auch dieser Grund fortfallen, was aber in vielen Fällen allerdings nicht der Fall ist. Die Hauptsache ist und bleibt die „Mode", welche die Auffatzzügel verlangt. Und warum werden Juckergespanne zwei- und vierspännig ohne Auffatzzügel gefahren? Die „Mode" verlangt es, und da sind sie nun plötzlich auch entbehrlich! Der einzige stichhaltige Grund für die Anwendung derselben bei zwei- und vierspännigen Karossiers ist die Regulierung der Kopfhaltung, um Pferde, welche Verschiedenheiten in der Haltung aufweisen, dadurch zu einander passend erscheinen zu lassen. — Niemals aber darf das Pferd über seine Halsform hinaus gezwungen werden, und immer muß der Auffatzzügel so geschnallt werden, daß das Pferd durch die Leine noch beigezäumt werden kann. Für kurze Hälse ist und bleibt der Auffatzzügel eine gefährliche Sache. Stark aufgesetzte Pferde werden stets unsicher treten — denn sie können es nicht sehen, wohin sie treten, — sie sind nicht im Gleichgewicht und im Fall eines Fehltrittes müssen sie stürzen, da sie außer stande sind, das Gleichgewicht wieder zu gewinnen. Gemeinhin wird daher auch der Sturz selbst ein viel schwererer.

Alle diese schwerwiegenden Gesichtspunkte sollten daher geeignet sein, allmählich sich von der thörichten Mode der Auffatzzügel loszumachen, eventuell denselben nur einen diskreteren oder modifizierten Gebrauch zu geben. Das Gesamtresumé über den Auffatzzügel ist deshalb das, daß er eine Eselsbrücke für unerfahrene Kutscher und die Testimonium paupertatis für jeden Fahrer ist, der sich derselben in irrationeller Weise bedient. —

In der Stadt ist es nicht von Vorteil, gleich zwei junge, noch nicht vollständig eingefahrene Pferde zusammen einzuspannen. Tausende von Zufälligkeiten, wie sie stets vorkommen und vorhanden sind, können da zu einer Katastrophe führen, welche nicht nur für die Pferde und die Insassen des Wagens, sondern auch für das passierende Publikum verhängnisvoll werden kann.

Bevor das Pferd angespannt wird, muß man es an das Tragen des ihm ungewohnten Geschirrs gewöhnen. Schon das Auflegen des Kummetes muß mit Vorsicht und Umsicht geschehen, während das Brustblattgeschirr ihm oft nicht fremd sein wird. Auch der Schwanzriemen und die Scheuklappen werden es zuerst stark belästigen. Ob das Pferd zieht, davon kann man sich am besten überzeugen, bezw. lernt man es dadurch an, daß man es, nachdem es an das Tragen des Geschirrs gewöhnt ist, an die Longe nimmt, und dann 2 Stalldiener die mit Stricken verlängerten Stränge erfassen läßt, an welchen diese sich, allmählich schwerer werdend, vorwärts ziehen lassen. Danach erst kann man das Pferd vor einen leichten, möglichst wenig Geräusch verursachenden Wagen bezw. auch vor eine Schleife bringen, in welcher es neben einem alten, taktfesten Pferde, dem sog. Schulmeister, eingespannt wird, wobei indes vorerst die Longe noch beibehalten wird. Oft wird das Rasseln des Wagens hinter sich das junge Pferd aufregen — dagegen läßt sich nichts thnn. Ist dem Pferde das ganze Stadtgetriebe überhaupt fremd, so thut man am besten, es noch vor den Fahrlektionen in geeigneter Weise daran zu gewöhnen, auch verlege man die ersten Fahrübungen, bis das Pferd zugfest geworden ist, weit hinaus ins Freie auf weichen Boden. Während des Einfahrens möchte ich vor dem Gebrauch der Aufsatzzügel, welche das Pferd außerordentlich belästigen, warnen, ebenso vor den Scheuledern, welche zwar unter Umständen erforderlich, in den weitaus größeren Fällen aber überhaupt entbehrlich sind. Ihr Hauptwert gipfelt in der — Mode. Mit den Lektionen gehe man langsam und fein säuberlich vor. Ein geschickter Fahrer wird den Charakter des Pferdes nach den Alluren desselben bald erkannt haben und seine Maßnahmen danach treffen. Nur direkter aus Eigensinn entspringender Ungehorsam ziehe eine, dann aber auch durchgreifende, unmittelbare Strafe nach sich. Aber nur keine Strafen am unrechten Ort! Auch die Erscheinung des Wagens selbst muß dem

Pferde bekannt gemacht werden. Ein Pferd zum Einspänner vorzubereiten ist schwerer, als wenn dasselbe neben einem zugfesten Pferde eingewöhnt wird. Der Einspänner muß mit allen Modalitäten vertraut sein und durchaus sicher gehen, bevor man denselben vollständig in Gebrauch nehmen kann. Im allgemeinen muß man langsam Schritt für Schritt vorwärts gehen; jede Übereilung führt unbedingt zu Rückschritten. So wird auch z. B. ein nicht genau passendes Geschirr, welches dem Pferde irgend einen Druck bereitet, wie es bei einem nicht genau passenden Kummet so oft und so leicht vorkommt, dazu führen. Wie oft liegt darin der Grund einer scheinbar unerklärbaren Widersetzlichkeit.

Es ist nicht ohne Belang, bei der Einrichtung eines Dressurwagens auf alle möglichen Fälle vorbereitet zu sein, die Deichsel zu polstern, dieselbe so hoch zu legen, daß das Pferd weder über diese noch über die Sprengwage schlagen kann u. dergl. m., auch ist die Anbringung einer kräftigen Hemmvorrichtung nicht zu unterlassen. Ich komme noch einmal darauf zurück. Als Lektionsgebiß benutze man eine spezifisch leichte, jedoch dicke Trense von Stahlrohr und mit großen Ringen, welche aber nicht zu lang sein, d. h. mit den Enden nicht mehr wie $^1/_2$ cm aus dem Maul heraussstehen darf. Überhaupt sei das Geschirr möglichst leicht und ohne überflüssiges Beiwerk, auch der so oft drückende, unpraktische Kammdeckel muß möglichst weich und leicht sein. Je weniger man das Pferd durch allerlei unnützes Zeug belästigt, um so eher wird man Fortschritte machen. Eine Verbindung zwischen dem Kummet und dem Kammdeckel vermittelst eines leichten Riemens herzustellen, kann besonders empfohlen werden, auch möge man nicht unterlassen, bei den ersten Lektionen einen Stalldiener neben dem Pferde hergehen zu lassen, welcher einen in die Trense geschnallten Hülfszügel in der Hand führt, und der allmählich mehr und mehr zurückbleibt.

Es ist ferner zu empfehlen, das Pferd nicht gleich vom Stall aus vor den Wagen zu bringen, sondern dasselbe vielleicht vorher unter dem Reiter etwa ein Stündchen abtraben zu lassen, damit der Stallmut etwas gebrochen wird, jedoch dann nicht in der Nähe des Stalles anzuspannen. Auf die einzelnen Fälle, welche eventuell eintreten können, hier näher einzugehen, verbietet der Raum und ist auch nicht der Zweck dieses Buches. Hier sollte nur Gang, Art und Weise der Dressurmethode in großen Umrissen angedeutet werden. Man wähle zu den

Lektionen weder Steinpflaster noch tiefen Sand, am besten Rasen oder sonst etwas elastischen Boden, wie z. B. den Sommerweg einer Chaussee. Dabei wird das Pferd weder durch das Geräusch des Wagens irritiert, noch werden an seine Zugkraft große Anforderungen gestellt. Man begnüge sich zu Anfang mit $^1/_2$ Stunde und fahre ohne viel Wendungen, welche erst nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten geübt werden. Daß man mit doppelten Leinen fährt, ist eine bewährte Vorsichtsmaßregel, und zwar ist die eine derselben dem jungen Pferde zu beiden Seiten einzuschnallen (Hülfsleine), womit man in der Lage ist, auf das Pferd allein und ganz direkt mit den zurückhaltenden Hülfen einzuwirken.

Als Einfahrwagen für junge Pferde empfiehlt Stallmeister Schoenbeck in: „Die Widersetzlichkeiten des Pferdes“ (Verlag von Paul Parey) das in Fig. 6 veranschaulichte Modell. Vom Stehbrett (a) ist leicht abzuspringen, da der Kasten fehlt; ebenso fehlen hinten die Federn, wodurch er nicht schleudern und rasseln kann, sondern nur schwer rollen. Derselbe sagt dann weiter: „Jedenfalls lernen die jungen Tiere an einem solchen gut ziehen und finden Hindernisse, falls sie unwillig sich gebehrden sollten. Wenn sich der Zögling durch Vertrauen erweckende Behandlung in alles gefunden hat, so fährt man in den ersten Tagen möglichst gerade aus und läßt zunächst durch Vorwärtstreten und mäßig sich steigerndes Herantreiben an die Zügel und in die Stränge das junge Pferd zugfest werden und Tempo fassen; kurze Wendungen sind anfangs zu vermeiden, daher auch das Passieren von Straßen. Bemerkt man Fortschritte, so wird die Longe bald und später auch die Notleine abgeschnallt und man beginnt Übungen im Wenden, Stillhalten, Wiederanfahren, Rückwärtsrichten, Tempoverstärken und -vermindern, um das junge Tier mit den Hilfen bekannt zu machen, wozu man sich einen freien, nicht steinigen Raum, z. B. ein Exerzierfeld, wählt. Große Volten, die allmählich immer kleiner gefahren werden, liegende Achten und Schlangenlinien machen

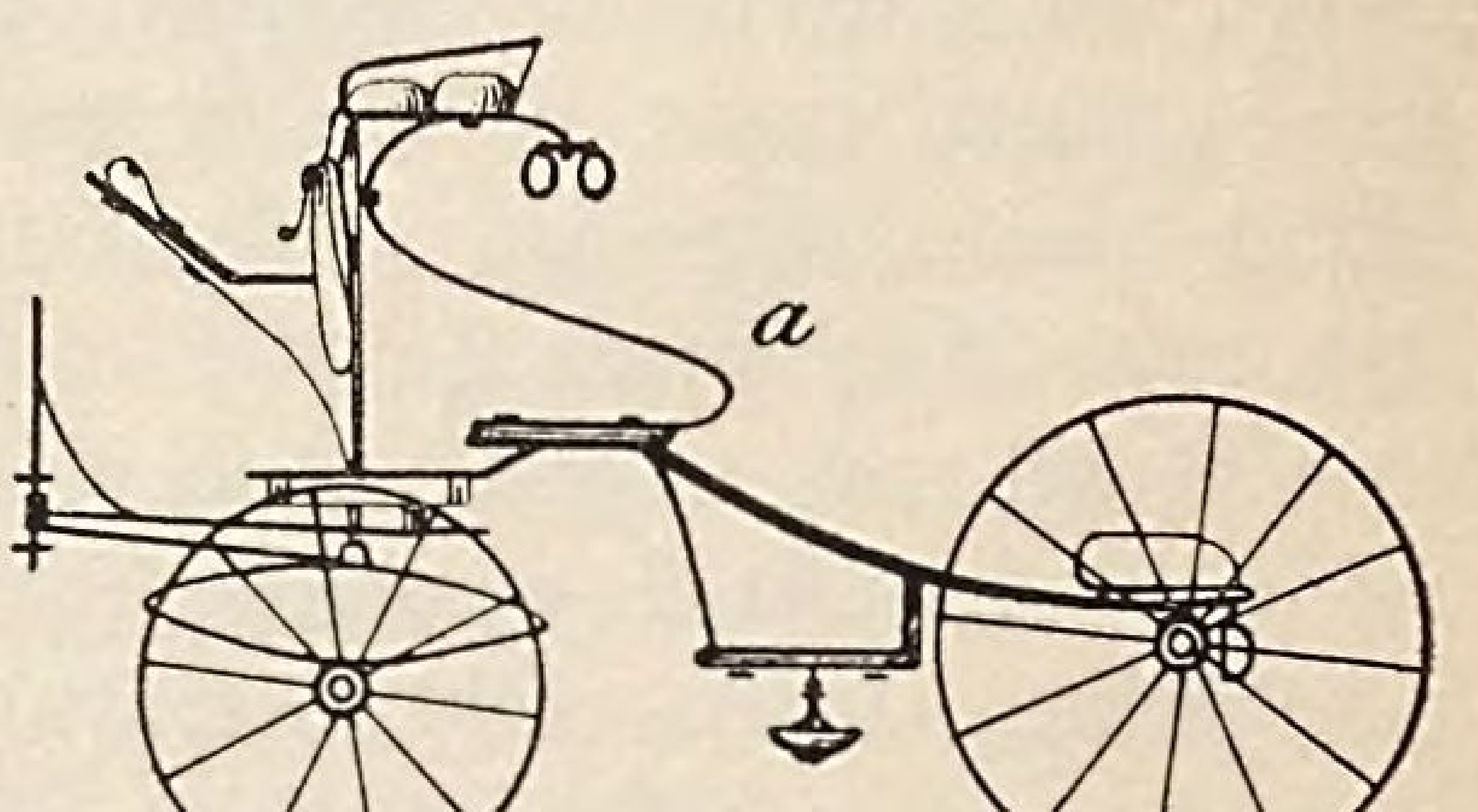


Fig. 6. Einfahrwagen.

folg- und wendsam. Später passiert man Straßen, enge Passagen, bergiges Terrain und tiefen Boden (Sand) und belastet dann den Wagen mit Gewichten. Nach einigen Wochen fährt man auch weite Touren mit nötigen Reprisen, um die Lungen allmählich in Dehnung zu bringen."

Die Hauptsache ist, daß das junge Pferd geht, und nicht stehen bleibt. Ob es besonders beim Anziehen ein paar Sätze nach vorwärts macht, ist gleich, denn das Beruhigen und in einen gleichen Gang bringen, der durchaus nicht gleich Schritt zu sein braucht, ist leichter, als das Vorwärtsbringen. Jedenfalls muß der „Schulmeister" aber auch der Fahrer Bescheid wissen.

Nach dem Ausspannen sind besonders die Schultern auf etwaige Druckflecke zu untersuchen und mit einer aus Essigwasser und Salmiak bestehenden Mischung zu waschen. Dies ist im allgemeinen der Gang einer rationellen Dressurmethode, deren Ausführung viel Verständnis und Geduld, aber auch Muth, Selbstvertrauen und Geistesgegenwart erfordert.

II. Abschnitt.

Der Kutscher.

a) Allgemeine Anforderungen.

Es ist eine betrübliche Thatsache, daß die Fahrkunst darniederliegt, weil dieselbe keine Stätte besitzt, auf welcher sie gelehrt wird, auf welcher Fahrer ausgebildet werden. Der bei weitem größte Teil der Kutscher sind self-mademen, sie haben das, was sie können, — trotz eigner Selbstüberschätzung oft wenig genug — sich angeeignet, erworben, so gut es eben ging und sich ihnen die Gelegenheit dazu bot. Ob das so Erworbene gut, praktisch, richtig ist, wer fragt danach? Am wenigsten viele unserer modernen Equipagenbesitzer, welche sich Pferd und Wagen der Mode und Bequemlichkeit wegen halten und dieselbe dem „Kutscher" bedingungslos anvertrauen. Dieser ist der Herrscher darüber. Hat er einmal nur auf einem herrschaftlichen Kutschbock gesessen, so ist er eben „Herrschaftlicher Kutscher" und versteht sein Handwerk — pardon — seine Kunst! Fühlt man ihm aber einmal auf den Zahn — da sieht's

bös aus. Aber das braucht man ja nicht zu thun. Eine halbe Stunde Promenade unter den Linden, im Tiergarten, und man weiß woran man ist, kann sein Urteil fällen. Es giebt auch Ausnahmen, gewiß, aber sie bleiben eben nur Ausnahmen. Zum großen Teil tragen die Equipagenbesitzer selbst die Schuld daran, wenn ihre Kutscher vor Selbstüberschätzung strotzen und doch nichts verstehen, denn — wer belehrt sie? Es tritt hier der eigentümliche Fall ein, daß Jemand ein Amt antritt, bevor er gelernt hat, während doch sonst dem Studium erst das Amt folgt. Dies ist in kurzen Andeutungen der Standpunkt, dies sind die Träger und Säulen der „Fahrkunst“. Graf Wrangel rechnet in seinem „Buch vom Pferde“ dieser Art von Kutschern ein hübsches Sündenregister vor. Er hat recht, aber wo soll der Kutscher lernen, wenn die Herrschaft sich nicht darum kümmert, weil sie — selbst nichts davon versteht?

Doch nun — ad rem. Was man sich auch für einen Stand, ein Handwerk, einen Lebenszweck wählen möge, man muß ein ganzer Kerl und mit Leib und Seele dabei sein, aber auch die nötigen Eigenschaften dazu besitzen. Ein „Kutscher“ muß zuerst ein „gebildeter“ Mensch sein, er muß Chic und Anstand besitzen, im Wesen und im Äußern. „Wie der Herr, so's Gescherr“, pflegt man zu sagen, — umgekehrt stimmt's auch! Bei guter Figur, — denn er soll auf dem Bock doch nach etwas aussehen — muß der Kutscher eine Kollektion von Tugenden in sich vereinigen, welche man allerdings selten genug beisammen antrifft: Kraft, Mut, Geschicklichkeit, Umsicht, Nüchternheit, Pünktlichkeit, Fleiß, Ehrlichkeit, Liebe zum Pferde, überragt und gekrönt von der Hauptsache: dem Können! Findet oder hat man einen solchen Kutscher, so halte man ihn — alle Achtung! — er kann nicht hoch genug honoriert werden. Aber mit welcher Leichtfertigkeit vertrauen manche Herrschaften oft ihr und der Ihrigen Leben und Eigentum einem beliebigen Rosselenker an, von dessen Ausbildung sie eigentlich so gut wie nichts wissen, — dessen Können zu prüfen sie meist gar nicht in der Lage sind. Jeder Staatsbürger, welchem das Leben anderer Menschen anvertraut ist, unterliegt einem Fachexamen (z. B. Lokomotivführer u. dergl. m.), nur beim Kutscher genügt es, wenn er sagt: Ich kann fahren! Wären die Pferde nicht so über alle Maßen gutmütige Geschöpfe, wieviel tausend Unglücksfälle mehr, als bereits passieren, würden wir unseren „heutigen Kutschern“

zu verdanken haben! Aber die gütige Natur gleicht ja alle Gegensätze aus, so hat sie auch für die ungeschickten Hände der Führer, denen Leben und Gesundheit nicht nur der Insassen des Wagens, sondern auch der Passanten anvertraut ist, für fügsame Geschöpfe gesorgt. Gewiß, wem der liebe Gott ein Amt giebt, dem giebt er auch den Verstand: Es lebe der Kutscherstand!

Es ist schwer, endgüldig festzustellen, was ein wirklicher „Kutscher", nicht ein Fuhrknecht, alles wissen und können, wohin sich seine Erfahrung erstrecken muß. Kenntnis des Pferdes, seiner Haltung und Pflege bildet die Basis, wobei einige tierärztliche und hufschmiedliche Kenntnisse mit inbegriffen sind. Ein firmer Reiter braucht er nicht zu sein, doch muß er genügend davon verstehen, um die Pferde wenigstens auf einen gewissen Dressurzustand in Bezug auf die Haltung zu erhalten, auch vor dem Wagen. Kann er selbst dressieren, einfahren, um so besser. Bei der Leitung des Gespanns müssen ihm alle Anspannungen, vom Einspänner und Tandem im Dogcart bis zum Vierspänner im Galawagen bekannt und geläufig sein, so daß er auch selbst in Dunkelheit und unter sonst erschwerenden Umständen der umsichtige und kaltblütige Führer des Gefährts unter Bewahrung seiner eigenen Haltung wie des korrekten Ajustements — was man mit „guter Anspannung" bezeichnet — bleibt. — Ich habe mehrfach die Erfahrung gemacht, daß Kavalleristen meist nicht die besseren Kutscher wurden. Wer von Jugend auf Gelegenheit hatte, im Stall zu sein und mit Pferden umzugehen, der wird für einen „guten" Kutscher — notabene wenn er in gute Hände gelangt ist — prädestiniert sein. Ein paar feurige, edle Halbblutpferde wollen eben anders geleitet sein, als die gutmütigen Kaltblüter im Arbeitsgeschirr. Auch der richtige Umgang mit Pferden, der Stalldienst, lernt sich schwer, wenn jemand bereits im reiferen Alter etwa dahin „umsattelt." Es vergehen viele Jahre, ehe man sich die für diesen so ehrenvollen Stand notwendigen Erfahrungen gesammelt hat. Der Kutscher ist eine Vertrauensperson, denn man vertraut ihm nicht nur sein und der Seinigen Leben und Gesundheit an, sondern auch ein hübsches Kapital, welches in den Pferden und der Equipage steckt, daher: ein guter Kutscher muß gut honoriert, aber auch nicht zu anderen Dienstleistungen benutzt werden, welche ihn seinen Pflichten als Pferdepfleger entziehen! Eine Equipage von 2 Pferden

korrekt im Stand zu halten, dürfte die Zeit eines Mannes ganz genügend ausfüllen. Prinz Reuß sagt in seinem trefflichen Büchlein „Der korrekte Kutscher“[1]) in der Vorrede: „Ich bin weit entfernt davon, mir einzubilden, daß vorliegende Zeilen in den Kreisen der „Durchschnittskutscher“ und besonders der sog. „Landkutscher“ irgend welchen nennenswerten Eindruck hervorbringen oder gar Verbesserungen zur Folge haben könnten, denn ich habe die Erfahrung gemacht, daß diese Sorte Leute sich nur in dem einmal gewohnten Schlendrian wohl fühlt“. „Det stimmt“ sagt der Berliner. Viele strebsame Kutscher mit guten Anlagen verbummeln mangels einer guten Erziehung. Wohin sollen sie sich wenden, um zu lernen? Wann werden wir endlich Fahrschulen bekommen?

Doch ich muß zum Schluß dieses schier unerschöpflichen Themas kommen, welches bei dem massenhaften Gebrauch von Pferd und Wagen für Luxus- und Arbeitszwecke eine brennende Frage der Zeit bildet. Vielleicht errege ich mit diesen Zeilen Interesse und Verständnis bei den Equipagebesitzern, womit schon mehr erreicht wäre, als ich zu hoffen wagen darf. — Gehen wir nun zu spezielleren über. —

b) Der Kutscher im Dienst.

1. Der Anzug.

Im Dienst, auf dem Bock, wird ein Taillenrock, einreihig, 6 knöpfig, mit Umklappkragen angelegt, dazu weiße Lederhosen mit Stulpstiefeln, Cylinderhut mit Kokarde, Stehkragen mit weißer genähter Kravatte (die Weste, meist weiß und schwarz oder gelb und schwarz gestreift, ist nicht sichtbar) und Handschuhe von Hundeleder. (Fig. 7). Im Winter wird ein 2 reihiger langer Paletot (Fig. 8) oder ein einreihiger Mantel mit Pelerinenkragen getragen. Als Interimsanzug giebt man einen meist lederfarbenen Anzug in modernem Civilschnitt, event. statt der langen Hosen solche mit Reitgamaschen, dazu einen runden Hut (Fig. 9 und 10). Im Stall können lange Hosen mit einer Stalljacke von gleichem Stoffe oder von rothem Tuch (oft mit Plüschärmeln) und darüber eine weiße Stallschürze, getragen werden. — Die Sachen in sauberem Zustande zu erhalten ist Sache des Kutschers.

[1]) Berlin, Verlag von Paul Parey.

Seine Haltung der Herrschaft gegenüber ist streng militärisch, seine bejahende Antwort: „zu Befehl“ oder „sehr wohl“. Während des Zwiegesprächs nimmt er — im Gegensatz zum Sitz auf dem Bock — die



Fig. 7.
Sommerdienstanzug des Kutschers.

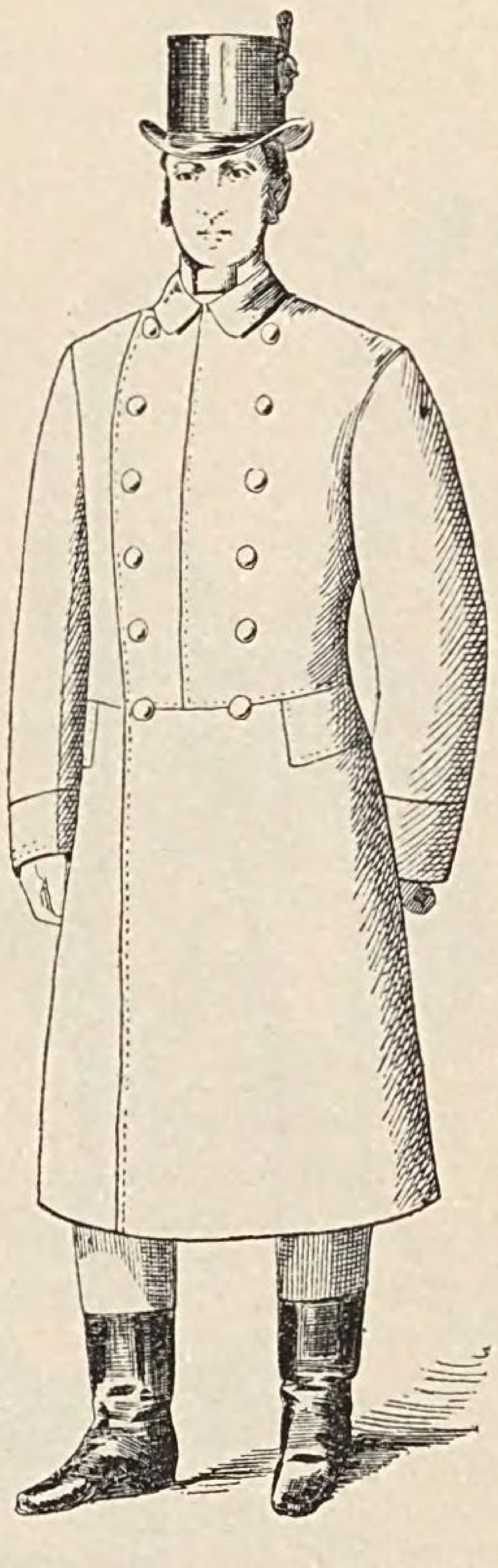


Fig. 8.
Winterdienstanzug des Kutschers.

Kopfbedeckung ab. Einen Schnurrbart trägt der Kutscher nicht. Es ist ihm nur gestattet, ein schmales Stück Backenbart in Länge der Ohren zu tragen.

2. Auf dem Bock.

Die Haltung des Fahrers auf dem Bock ist in verschiedenen Ländern nicht gleich, für uns ist die des englischen Kutschers maßgebend. Senkrecht auf dem Bock sitzend, ohne steif zu erscheinen,

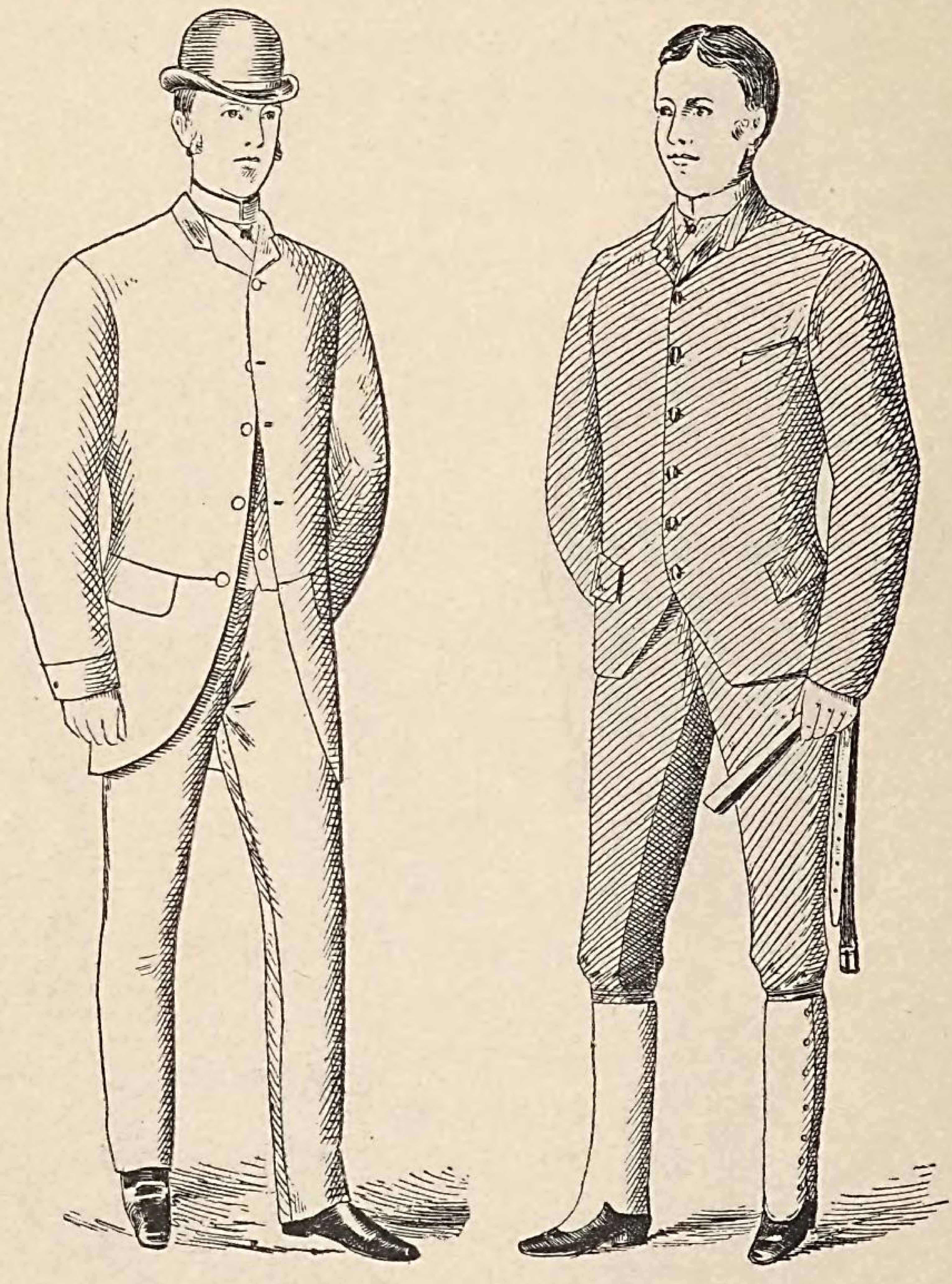


Fig. 9. Fig. 10.
Interimsanzüge des Kutschers.

die Beine mit geschlossenen Knieen durchgedrückt, muß der Kutscher auf dem Keilkissen des Bockes eigentlich mehr gegenlehnen, wie sitzen. (Fig. 11). Die Haltung der Arme ist, wie beim Reiten, im rechten Winkel gekrümmt, leicht an den Körper angelegt; die linke (Zügel-) Hand ist im Gelenk nach innen gestellt. Die Faust, der Daumen nach oben, die Finger gegen den Leib, hat die Leinen so er-

faßt, daß der linke Zügel zwischen Daumen und Zeigefinger, der rechte zwischen Mittel- und Ringfinger durchgezogen ist. Die rechte (Peitschen-) Hand hält die Peitsche in Höhe der Zügelfaust, in schräger Richtung

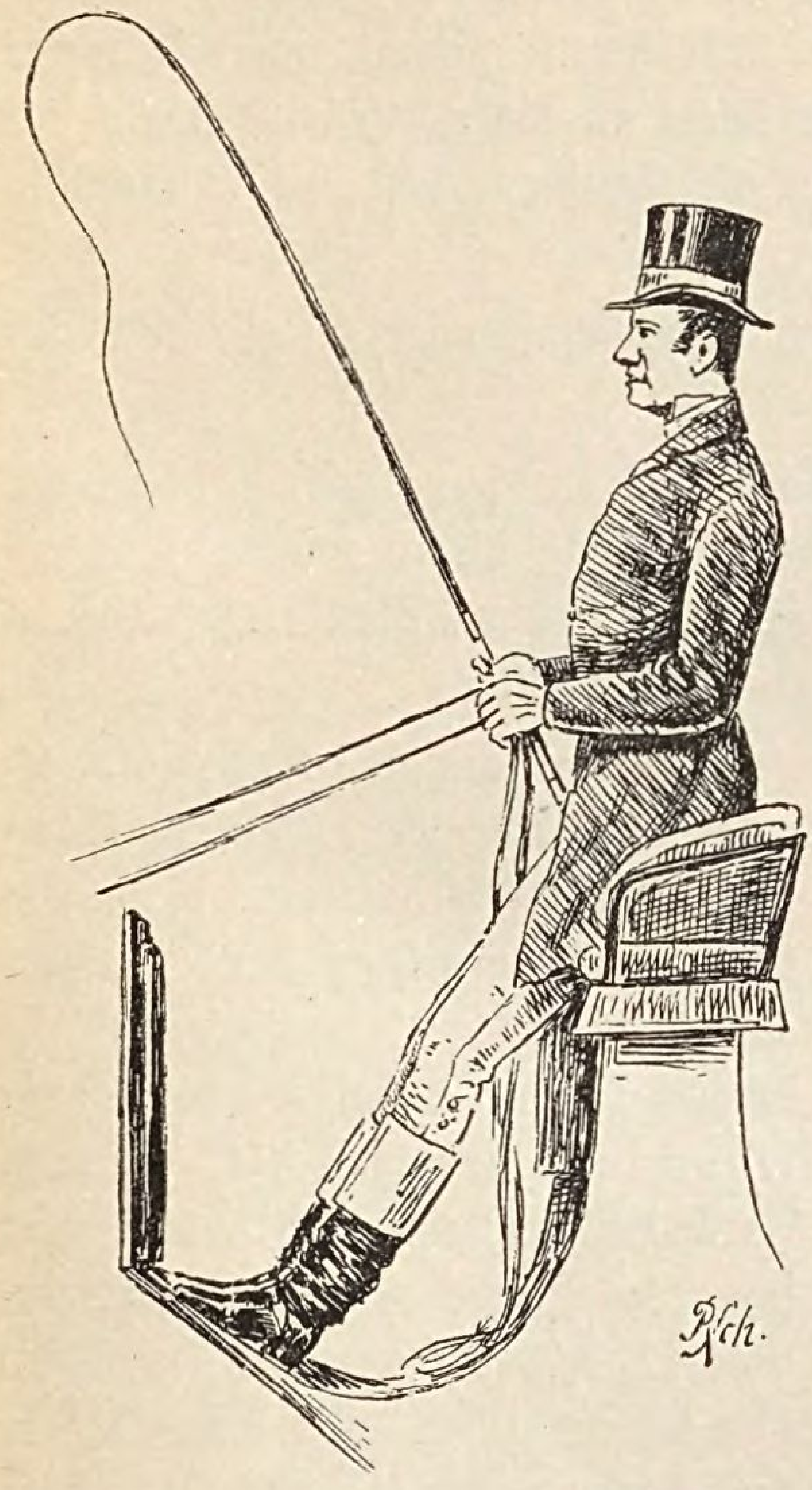


Fig. 11.
Korrekte Haltung des Kutschers.

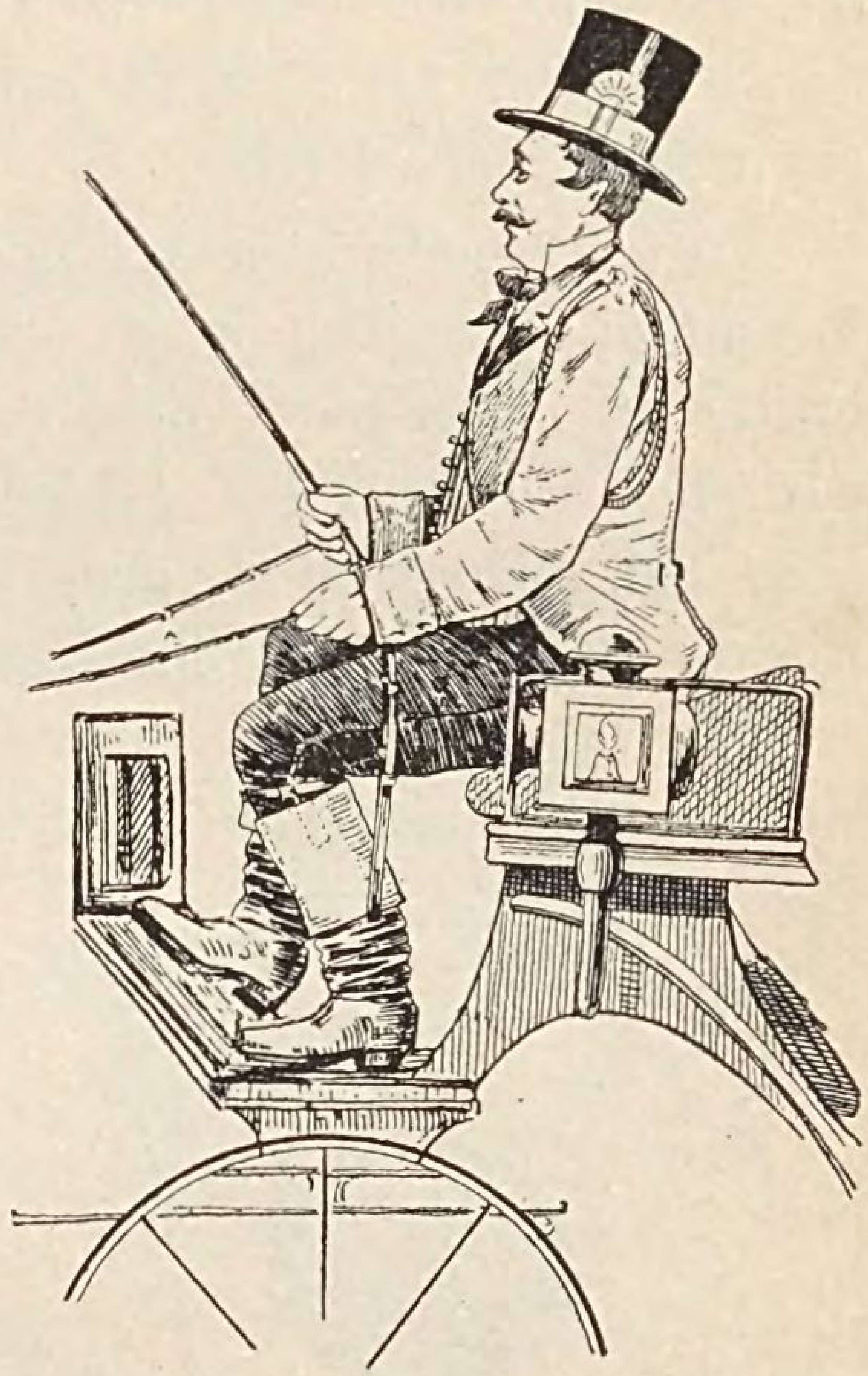


Fig. 12.
Schlechte Haltung des Kutschers.

nach links vorwärts, indem sie dieselbe etwa 2—3 Fäuste breit vom Knopf aus erfaßt. Der Platz des Kutschers auf dem Bock ist auf der rechten Seite desselben.[1]) Eine tadellose Haltung und Zügelführung des Kutschers giebt der ganzen Equipage ein vornehmes Air, wie das Gegentheil aussieht, ist aus Fig. 12 ersichtlich.

[1]) Vielfach wird auch, wenn kein Diener mitfährt, das Keilkissen in die Mitte des Bockes gerückt.

Wird der Überzieher mitgeführt, so liegt derselbe zugeknöpft, die Knöpfe nach oben, über dem Keilkissen, so daß er nach rückwärts etwa $^1/_2$ m hinabhängt. (Fig. 13). Während die Herrschaft den Wagen besteigt, hat der Kutscher Honneur zu erweisen. Er thut es in der Weise, daß er die Peitsche in die linke Hand nimmt und die rechte Hand mit Daumen und Zeigefinger leicht an die Hutkrämpe legt, sich jedoch nicht dabei dreht. Erst wenn die Equipage besetzt ist, wird die Fahrhaltung wieder angenommen.

Während des Wartens auf die Herrschaft wird die Peitsche auf den rechten Schenkel gestützt.

Eine Hauptaufgabe des Kutschers ist es, seine Pferde so in der Dressur zu haben, daß sie gut stehen. Schon hierin zeigt es sich, ob derselbe sein Metier versteht. Bei Besprechnung der „Stallpflege“ werden wir auf diesen Punkt noch einmal zurückkommen.

Wird längere Zeit, ohne auszuspannen, auf die Herrschaft gewartet, wie z. B. vor Vergnügungslokalen, Theatern, bei Abholung vom Ball, Gesellschaft u. s. w., bei welcher Gelegenheit der Kutscher etwa den Sitz verläßt, so hat er die Pferde sofort abzusetzen, bleibt jedoch vor der Deichsel stehen. Faule Kutscher unterlassen das, was für die Pferde eine außerordentliche Qual bedeutet, gern, da ihnen ihre Anwesenheit vor dem Kopfe der Pferde unbequem ist. Und doch ist dieselbe in diesem Falle unbedingt erforderlich, weil die Pferde — was sie nach dem Aussetzen gern thun — sich gern mit den Köpfen an einander reiben bezw. sich dann auch mit den Zügeln oder Gebissen an der Deichsel verfangen können, — und das ist zu verhindern. — Das ruhige Anfahren nach dem Besteigen des Sitzes hat erst zu geschehen, nachdem der Kutscher vollkommen mit der Anordnung seines Sitzes fertig geworden und derselbe die Zügel, wie die Peitsche, vorschriftsmäßig zur Hand genommen hat. Auch daran müssen die Pferde

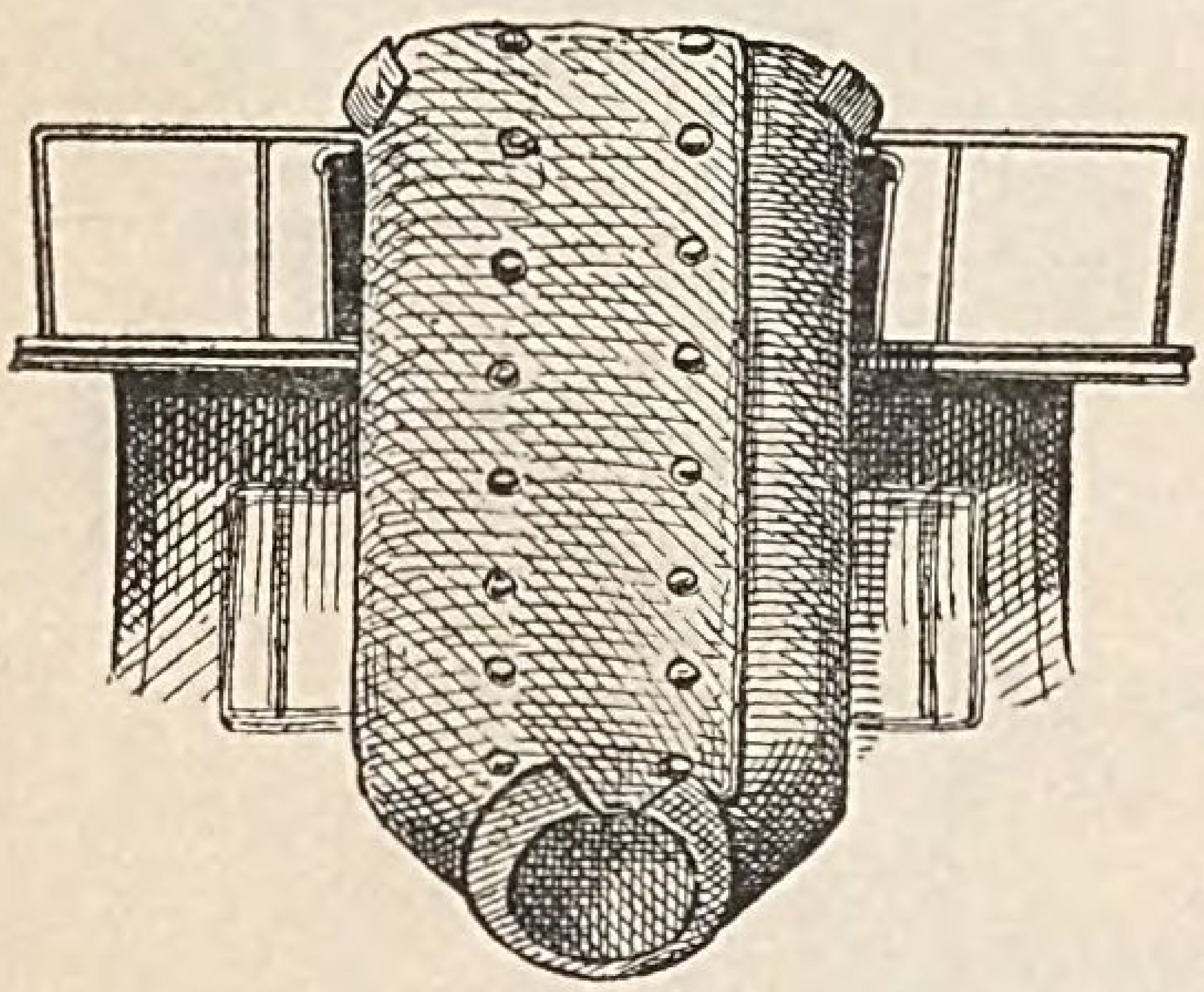


Fig. 13.
Lage des Paletots auf dem Bock.

gewöhnt werden, daß sie dabei stehen und nicht gleich bei der ersten Bewegung der Leine übereilt losgehen.

Außer einer etwaigen leichten Peitschenhülfe (indem man mit dem Schlag die Rippen des Pferdes leise berührt) wird ein weicher und gedehnter Zischlaut gegeben, damit die Pferde ruhig anziehen.

Das Übergehen vom Trab zum Schritt oder vom Schritt zum Halten, also die Parade, muß ebenfalls weich und so geschehen, daß die Insassen des Wagens dasselbe nicht empfinden. Die Haltung des Körpers darf aber nicht verändert werden, die dazu nötige Verkürzung der Leine hat nur durch Krümmung des Handgelenkes bezw. ein Zurücknehmen des Zügelarmes stattzufinden, was ev. durch ein mäßiges Zurücklehnen des Körpers unterstützt werden darf.

Es ist bereits angeführt, daß die linke Hand allein die Leine führt. Die rechte — Hülfs- oder Peitschen- — Hand dient nur zur Aushülfe bezw. zum Verkürzen der Leine, wo dies notwendig wird. Sie kann ev. mit dem Daumen, Zeige- und Mittelfinger die rechte Leine mit erfassen. Ruhige Arme und möglichst wenig Raum beanspruchende Hülfen sichern das Bild eines eleganten Fahrers.

Nach dem Aussteigen der Herrschaft bei Besuchen u. s. w. wendet der Kutscher und stellt sich etwa 30 Schritt rückwärts des Hauseinganges wieder auf, um ev. andern Wagen den Platz zum Vorfahren zu gestatten.

Solange der Wagen nicht besetzt ist, wird Schritt gefahren. Die gute Haltung des Kutschers, der um seiner selbst willen, also auch wenn er sich selbst überlassen ist, darauf hält, zeigt, daß er aus einer guten Schule stammt.

Wenn der Herr selbst die Leine führt, so hat der Kutscher, ob er neben oder hinter ihm sitzt, die Arme unterzuschlagen, sonst eine aufrechte Körperhaltung ohne Anlehnung beizubehalten. Nach dem Anhalten springt er sofort herab und stellt sich vor die Pferde. Spricht der Herr während des Fahrens zu ihm, so antwortet er mit der rechten Hand an der Hutkrempe, und, falls er auf dem Hintersitz sich befindet, auch aufstehend. Verläßt der Herr den Wagen, so fährt der Kutscher, die Leine nehmend, stehend im Schritt fort, wenn ein- und zweispännig gefahren. Bei Vierspännern würde er den Vordersitz einnehmen.

Es möge hier auch gleich Erwähnung finden, daß der Kutscher für die Instandhaltung und Ausrüstung des Wagens verantwortlich

ist. Zur letzteren gehört im besonderen, daß die Laternen stets mit Lichten versehen sind (denn der Kutscher kann nie wissen, ob die Fahrt nicht über den Einbruch der Dunkelheit hinaus fortgesetzt werden soll), und daß sich für den Fall irgend einer schnell zu erledigenden Reparatur nachstehende Gegenstände im Wagenkasten befinden: Hammer, Nägel, Zange, Schraubenschlüssel, Messer, Stricke und Bindfaden — auch einige Hufnägel, welche einziehen zu können er selbst in der Lage sein muß.

c) Der Stalldienst.

Die Haltung des Stalles zeigt den Kutscher. Je sauberer der Stall, je wohlgepflegter die Pferde, um so besser wird der Kutscher sein. Eine gute Stallpflege ist eine der unerläßlichsten Bedingungen für das Wohlbefinden der Pferde. Dieselbe kann bei der bekannten Unzuverlässigkeit und Unwissenheit des größeren Teils unserer „Kutscher" — die Ausnahmen bestätigen ja die Regel — nur dann in genügendem Maße zur Ausführung gelangen, wenn das Auge des Herrn, welches nach jenem schönen Bibelwort das Vieh fett macht, unausgesetzt persönlich darüber wacht, den Stalldiener über seine Pflichten belehrt, ihm aber auch die Gründe für die Spezialanordnungen mitteilt, denn nur dadurch kann derselbe zum einsichtsvollen Pferdepfleger gebildet werden. Nicht jede Persönlichkeit ist zum Pfleger geeignet. Auch dafür hat das Pferd eine feine Empfindung, indem es Ab- und Zuneigung für seinen Pfleger empfindet, je nach der Gemütsart desselben und der Art und Weise seiner Handhabung der Pflege. Auf das Gedeihen des Pferdes ist das von hervorragendem Einfluß. — Die Eigenschaften, welche der Pfleger besitzen soll, sind bereits aufgezählt worden. Gesundheit gehört in erster Linie auch dazu, denn eine redliche Pferdepflege ist ein mühsames Geschäft. Die Söhne ordentlicher Eltern, die daher eine leidlich gute Kinderstube gehabt haben werden, geben meist die besseren Elemente für den Pferdepfleger ab. Aber jeder Mensch läßt in der Gewissenhaftigkeit nach, wenn ihm der Ansporn fehlt, deshalb sei der Herr oft und abwechselnd zu allen Tageszeiten, auch wohl mal nachts, zur Revision im Stalle. — Jede selbständige Handlung im Stalle ist dem Kutscher verboten, er hat nur den Anweisungen Folge zu geben, doch möge er nicht nur auf solche warten, sondern auch fragen. Jeder besondere Vorfall im Stall, jedes veränderte Benehmen oder Aussehen des Pferdes, Ver-

sagen des Futters u. s. w., ist sofort zur Meldung zu bringen, Zu den Obliegenheiten des Kutschers gehört die Sauberhaltung des Stalles, des Geschirrs und des Wagens, die genaue Innehaltung der Futterordnung und das Putzen seiner Pfleglinge. Ich empfehle die Wandtafeln über Stallpflege von K. v. K. (Berlin, Liebel'sche Buchhandlung), im Stall oder im Zimmer des Kutschers aufzuhängen, welche praktisch und instruktiv sind. Motto: Kein Schlag — kein böses Wort — Liebe zum Pferde. — Ein Pferdepfleger, welcher mehr als ein Pferd besorgen und seine Obliegenheiten treu erfüllen soll, darf zu ferneren Dienstleistungen nicht verwendet werden, da seine Zeit genügend ausgefüllt ist. Man muß dem Pfleger keinen Grund zur Entschuldigung mit anderer Arbeit an die Hand geben, wenn eine Unordnung vorgefunden wird.

1. Der Stall und seine Ausrüstung.

Bei der Besprechung dieses Themas darf ich mich nur in den engsten Grenzen bewegen. Wer in der glücklichen Lage ist, sich einen Stall bauen zu können, findet darüber Belehrung genug in vielen vortrefflichen, darüber existierenden Werken[1]), wer das nicht kann, muß den Stall nehmen, wie er ihn findet. Notwendig aber ist es doch, bei der Auswahl eines solchen die Hauptgesichtspunkte ins Auge zu fassen. Unter der Voraussetzung, daß ein Luxuspferd $^2/_3$ seiner Zeit im Stalle zuzubringen hat, ist demselben der Stall wohnlich und behaglich herzurichten. Deshalb sind die ersten und unbedingten Erfordernisse genügender Raum, gute Luft (Ventilation), Licht und Wärme. An Höhe des Stalles wären 4—5 m erforderlich, steht das Pferd allein, so sei der Raum der Temperatur wegen, welche 12—15° R zu betragen hat, nicht zu groß. Eine gute Ventilation zur Entfernung des Ammoniakgeruchs muß stets vorhanden sein, jedoch darf kein Zug durch dieselbe entstehen. Bezüglich einer praktischen Ventilation möchte ich bemerken, daß die Ammoniakgase schwer sind, daher nahe am Boden lagern. Ein Ventilator an der Decke hat deshalb wenig Erfolg. Der „Pferdefreund" bringt praktische Vorschläge zur Herstellung eines solchen, und zwar indem man die Stallthüre in der unteren Hälfte mit einer Schiebklappe (ähnlich, wie man sie auch in Eisenbahncoupé's findet)

---

[1]) z. B. Friedrich Engel, der Pferdestall, 2. Auflage. Berlin, Paul Parey.

zum Öffnen und Schließen versieht, wobei hervorgehoben wird, daß der Schieber mit den Schlitzen, wenn aus Zink hergestellt, am vortheilhaftesten sei. Der Gegenzug wird durch ein geöffnetes Fenster erreicht, in welches man als Schutz gegen Zugluft einen Rahmen mit engem Drahtgeflecht einsetzt. Außerdem sind, wenn Boxen oder Kastenstände in dem Stall vorhanden sind, oberhalb der Streu Löcher durch die Wände derselben zu bohren, welche die Ventilation in den betreffenden Räumen befördern. Zur ferneren Erlangung einer guten Stallluft ist das neuerdings auch für Wundbehandlung hohe Beachtung findende „Lysol" in Betracht zu ziehen, indem man einen geringen Prozentsatz desselben in einen Eimer Wasser gießt und damit den Stallgang sprengt. Das Fenster, zur genügenden Erhellung des Stalles, ist am besten so angebracht, daß der Lichtschein dem Pferd nicht direkt in die Augen fällt; dasselbe muß im Sommer, falls die Sonne direkt hineinscheint, geblendet werden können. Am günstigsten ist es, wenn das Pferd unangehalftert stehen kann, also in einer Box. Dieselbe muß dann aber eine Größe von mindestens 4 m im Quadrat haben. Ist das nicht zu ermöglichen, so steht das Pferd im Stand, welcher eine Länge von $3^1/_4$—$3^1/_2$ m, eine Breite von $1^3/_4$—2 m haben muß. Für den Stallgang dürfte eine Breite von $1^3/_4$—$2^1/_2$ m genügen. Getrennt werden die Stände unter sich entweder durch einen beweglichen Latierbaum (welcher so eingerichtet werden muß, daß er, im Fall das Pferd beim Aufstehen darunter gerät, herausfällt) oder durch eine feste Bretterwand (Kastenstand). Die Latierbäume sind mit Stroh zu umflechten, dessen Enden möglichst lang herabhängen. Der Boden des Standes, welcher meist aus auf die hohe Kante gestellten Klinkern oder aus Eichenbohlen besteht,[1]) muß wagerecht, in der Mitte eine Abflußrinne für den Urin sein. — Die Krippe ist in Brusthöhe anzubringen, die Raufe, wenn möglich, nicht über der Krippe, sondern auf gleicher Höhe seitwärts derselben (Futtertisch). Die

[1]) Der beste Boden für den Stand ist gestampfter Lehm mit einer dicken Sandschicht darunter, welche allerdings einmal jährlich gewechselt werden muß. Die Herstellung ist leicht und wird noch dadurch verbessert, wenn man Eisenfeilspäne unter den Lehm mischt. Kann man die Lehm- von der Sandschicht noch durch eine etwa 3 cm breite Schicht Gaskalk trennen, so hat man gleichzeitig ein vortreffliches Mittel gegen die Ratten. Diese Mischung von Lehm und Eisenfeilspänen giebt auch einen vortrefflichen Stallgang.

Wände müssen staubfrei gehalten werden. Die Stallthür muß so hoch und breit sein, daß das Pferd ohne Gefahr des sich Stoßens ein und aus passieren kann. — Es ist vorteilhaft, wenn das Pferd stets auf Streu steht. Als Unterlage für dieselbe empfiehlt es sich, Torfstreu zu benutzen, für die Nacht gebe man jedoch eine gute Lage Stroh darüber, damit das Pferd weich und warm liegt. Der Sauberkeit wegen ist die Streu gegen den Stallgang mit einer geflochtenen Strohleiste abzuschließen. Nach jedem Misten ist der Mist aufzunehmen und fortzuschaffen. Die Strohstreu wird jeden Morgen aufgenommen, das Unbrauchbare ganz ausgeschieden, das Übrige zum Trocknen außerhalb des Stalles ausgebreitet, — des Abends wird wieder eingestreut. Die Torfstreu bleibt liegen, bis sie zerpulvert oder sonst durch Feuchtigkeit unbrauchbar geworden ist, — doch ist sie stets zu egalisieren. — Zur Stallausrüstung gehören: Ein Stallbesen, eine hölzerne Streugabel, eine Futterschwinge, eine Schwinge zur Fortschaffung des Mistes, ein Hafersieb, ein Hafermaß, 2 Stalleimer, von denen der eine zum Tränken, der andere zum Waschen der Füße benutzt wird, eine Stalllaterne, ein Futterkasten, eine Büchse mit Huffett (Lanolin oder Vaseline). Die Stallequipierung des Pferdes besteht aus: eine Sommerdecke von leichtem Wollstoff, ein wollener Woilach für den Winter, ein Deckengurt (am Rückenteil gepolstert,) eine Wassertrense, ein Stallhalfter (am besten von weißem Leder, das alle 8 Tage geweißt wird) nebst Anbinderiemen. Ketten sind zu verwerfen.

Die beste Methode des Anhalfterns ist folgende: zwei eiserne Stangen, 2 cm breit von einander entfernt, sind zwischen Krippe und Fußboden auf der Mitte angebracht. Zwischen ihnen läuft ein kurzer Anbinderiemen, welcher am Ende einen starken Holzknebel oder eine leichte Kugel führt, so daß ein Durchrutschen durch die Stangen unmöglich ist. Das Pferd kann auf diese Weise auch bei kurzer Anhalfterung sich legen und aufstehen und mit den Fesseln sich nicht im Riemen verfangen, — das die Pferde in der Nachtruhe störende Klirren, welches Ketten verursachen, dadurch vermieden.

2. Füttern und Tränken.

Das rationellste Futter der Pferde unseres Klima's besteht aus Hafer und gutem Wiesenheu, und zwar erhält ein Pferd

mittlerer Größe bei mäßiger Arbeit (2—4 Stunden täglich) 8—10 Pfd. Hafer und 5—6 Pfd. Heu. Mit der Zunahme der Arbeit ist das Futter zu verstärken, mit der Abnahme (z. B. im Winter) wieder zu verringern. Die Heuportion ist in 3 Raten: morgens, mittags und abends zu verfüttern. Von der Haferportion ist eine Hälfte auf Morgen und Mittag, die andere Hälfte auf die Abendportion einzuschütten, letztere ev. noch in 2 Portionen zu teilen. Dieses System erwirbt sich in neuerer Zeit viel Freunde, weil es eine bessere Verwertung für die Blutbereitung bewirkt. Häcksel füttert man nur, wenn es nötig erscheint, z. B. wenn die Pferde sehr gierig fressen. Die Heuportion als Häcksel geschnitten zu verfüttern und dann mit dem Hafer zu mischen, kann nur empfohlen werden, es wird dadurch auch bedeutend an Material gespart. Das Futter anzufeuchten, halte ich nicht für rationell, und um so weniger, je besser es ausgestäubt ist. Während der Haarperiode, (Frühjahr und Herbst), bei Freßunlust und Unpäßlichkeit, Druse, Husten u. s. w. empfiehlt es sich dem Pferde geschnittene Möhren, Leinsamentrank oder gutes, frisches Grünfutter zu verabfolgen. —

Das dem Pferde zu verabreichende Wasser soll nicht dem Brunnen frisch entnommen, die Temperatur desselben nicht unter 8° R. sein. Dasselbe im Stall jedoch abständig werden zu lassen, ist kein gutes Verfahren, lieber setze man etwas warmes Wasser hinzu. Vor jeder Mahlzeit ist das Pferd zu tränken, im Sommer öfter.

Nach der Arbeit, besonders wenn das Pferd warm in den Stall gekommen ist, darf man erst in einer halben Stunde ein wenig Wasser, etwa $^1/_4$ Eimer geben, auch das Haferfutter nicht früher, — dagegen kann Heu sofort aufgesteckt werden.

Nach jedem Futter ist die Krippe zu reinigen, liegen gebliebenes Futter ist zu entfernen.

Bei Unwohlsein oder Krankheitserscheinungen des Pferdes, besonders der Atmungsorgane, wird das Wasser noch temperierter gegeben und demselben Leinkuchen, Weizenkleie oder Mehl, gut durchgeknetet, zugesetzt. — Das Futter im Stall selbst aufzubewahren, empfiehlt sich nicht; der Futterkasten steht am besten in der Geschirrkammer, wenn kein besonderer Raum für denselben vorhanden ist.

3. Das Putzen.

Das rationelle Putzen des Pferdes dient zur Reinigung desselben, erhöht die Hauttätigkeit und wirkt anregend auf das Nervensystem. Besonders im Winter, wo die Bewegung eine nur mäßige ist, ist das Putzen von besonderem Wert.

Das Putzzeug besteht aus: einer Kartätsche von festen Borsten, einem Striegel, einer Hufbürste, einer Wasserbürste, einem Hufräumer, einem Wischtuch von Flanell, einem Wischleder, einem Roßhaarwedel, einem Schweißabzieher, zwei Schwämmen, von denen der eine zum Auswischen der Augen und der Nüstern, der andere des Afters und der Schamteile dient. Dazu kommen 4 Flanellbinden und 2 Kniekappen. —

Die Verrichtung des Putzens geschieht zweimal täglich, und zwar des morgens und des mittags stets nach dem Füttern, bezw. eine Stunde nach der Rückkehr vom Dienst. Während des Fressens soll man das Pferd ungestört lassen. Die Prüfung, ob ein Pferd sauber geputzt ist, macht man in der Weise, daß man die Haare mit den Fingerspitzen zurückstreift, wobei kein Staub zum Vorschein kommen darf. Mähnen und Schwanzhaare klaubt man bis auf die Haarwurzeln auseinander, wobei man den Staub sehen kann, falls er nicht fortgeschafft ist. Das Putzen selbst geschieht nur mit der Kartätsche, der Striegel selbst wird nicht auf den Körper des Pferdes gebracht. Viele Pferde mit feiner Haut sind nämlich außerordentlich empfindlich dagegen und werden dadurch nervös gemacht. Bei Pferden, welche sehr wenig empfindlich sind, darf man nach starkem Schwitz die Haare mit dem Striegel lockern. Sehr feinfühlige Pferde, denen auch die Kartätsche noch zu empfindlich auf der Haut ist, kann man im Sommer, wenn sie sonst genügende Bewegung haben, mit einem Putzhandschuh aus Pferdehaar abreiben. Hierzu möchte ich noch bemerken, daß die landläufig schematisch ausgeübte Putzmethode auch bei Pferden, welche bei ihrer Feinfühligkeit (bezw. auch Kitzlichkeit) einen Widerwillen dagegen haben, äußerst ungünstig auf das Nervensystem des Pferdes einwirkt, — ein Einfluß, welcher sich bis auf die Gebrauchsfähigkeit erstreckt. Das Pferd lernt die Manipulation und mit ihr seinen Pfleger hassen, es wird nervös und unruhig auch im Dienst vor dem Wagen, wo es in erster Linie nicht mehr stehen will, denn infolge seiner

Unbequemlichkeit beim Putzen werden von unverständigen Stallpflegern meist Zwangsmittel und Strafen gegen das Tier angewendet, welche es sich merkt. Das Herannahen der Putzstunde allein macht es schon unruhig. — Will man derartig veranlagte Pferde bald wieder ruhig haben, so gehe man von der alten schematischen Putzmethode, die das Pferd peinigt, ganz ab und lasse es nur mit dem Putzhandschuh abreiben. Auch putze man die Pferde nicht bis auf das weiße, sondern nur bis auf das graue Pulver. Das weiße sind bereits die Porendeckelchen, welche nach jedem Putzen somit neu ergänzt werden müssen. — Ich kann die einzelnen Manipulationen des Putzens übergehen, welche jeder Pferdepfleger kennen muß. Schopf, Mähne und Schweifhaare werden mit den Fingern auseinander geklaubt und naß gebürstet, aber nur mit Vorsicht gekämmt, um keine Haare auszureißen. Alle 8 Tage werden Mähnenkamm und Schwanzrübe mit Seifenwasser gewaschen.

Hufe und Beine (bis zum Knie, bezw. dem Sprunggelenk) werden mit der Wasserbürste abgewaschen, tüchtig nachgetrocknet, dann mit Flanellbinden nicht zu fest umwickelt. Letztere sind nach einer Stunde wieder zu entfernen. Das Waschen der Füße hat erst eine Stunde nach dem Zurückkommen in den Stall stattzufinden.

Die Sohle der Hufe wird mit dem Hufräumer, besonders unter dem Eisen und in den Fugen des Strahls gewissenhaft ausgekratzt, damit sich keine Steinchen dortselbst festsetzen.

Augen, Maul und Nüstern werden mit dem dafür bestimmten, in Wasser getauchten Schwamm, After und Geschlechtsteile mit einem andern ausgewischt.

Endlich wird das Pferd noch mit dem Wedel abgestäubt, mit dem wollenen Wischlappen übergewischt und dann eingedeckt, nachdem auch die Hufe eingeschmiert worden sind. — Bei warmem, trocknem Wetter wird im Freien (vor der Stallthür), bei kaltem, nassem Wetter im Stall geputzt. Während des Putzens ist das Pferd hoch und kurz anzulegen. Will man sich die Pferde hart erziehen, so werden dieselben nicht eingedeckt, falls der Stall nicht kalt oder zugig ist. Im Sommer gebe man zum Schutz gegen die Fliegen eine leichte Sommerdecke aus Baumwollenstoff. Viele Fliegen im Stall bedeuten für das Pferd 1 Pfund Hafer pro Tag weniger.

Alle 4 Wochen ist das Pferd, falls es nicht früher erforderlich wird, zum Schmied zu bringen, der die Eisen entweder umlegt oder durch neue ersetzt. —

Zur Pflege der Hufe empfiehlt es sich, einen Topf mit gequelltem Leinsamen im Stall vorrätig zu halten und mit dieser schleimigen, kühlenden Masse, besonders im Sommer, zweimal wöchentlich die Hufe einzuschlagen, doch nur bei Tage und besonders vor dem Beschlagen. Auch bei Huferkrankungen wende man dieses Mittel an, welches dem Lehm und dem Kuhmist bedeutend vorzuziehen ist. — Als Winterbeschlag bediene man sich der meißelförmigen Schraubstollen. Gummi-, Cocos-, Filz- oder Stroh-Einlagen in die Sohle eingelegt, sind ebenfalls zu empfehlen, doch ist es besonders bei den ersteren insofern teurer, als man besonders dafür konstruierte Hufeisen braucht. Neuerdings wird im Kgl. Marstall für Sommer und Winter ein Beschlag mit Falzeisen geführt, welche über dem Strahl eine Filzplatte haben, die gelöst werden kann. Man berichtete nur sehr zufriedengestellt über denselben. Für Land und Chaussee eignet sich im Sommer der Beschlag ohne Stollen für die Vorderbeine am besten, an den Hintereisen müssen stets Stollen vorhanden sein. —

4. Auf- und Abschirren, An- und Ausspannen.

Nachdem das Pferd noch einmal sauber abgewischt worden ist, läßt man es im Stand herumtreten. Das am Pilar hängende Geschirr wird heruntergenommen, das Kummet mit der breiten Seite nach oben dem Pferde über den Kopf gestreift, gleich hinter den Ohren jedoch umdreht und dann langsam bis in seine Schulterlage geschoben. Darauf wird der Kammdeckel auf den Rücken gelegt und endlich der Schwanzriemen, indem man die Schwanzhaare auf die Rübe zusammenfaßt, über den Schwanz gestreift, wobei zu beachten ist, daß keine Haare zwischen Schwanzriemen und Rübe eingeklemmt werden. Nachdem dann dem Pferde das Zaumzeug aufgelegt ist, wird der Kammdeckel in seine richtige Lage gebracht, der große Bauchgurt zugeschnallt, die auswendige Leine durch den Deckelring und Kummetring gezogen und in das Gebiß eingeschnallt, während man den inwendigen Zügel nur durch die Ringe zieht, aber noch nicht einschnallt. Die Handleine wird zusammengelegt an den Deckelringen befestigt, worauf das Pferd

an den Ausbindezügeln festgelegt wird. Jetzt vollendet der Kutscher seine Toilette bis auf den Rock (eine große weiße Stallschürze ist während des Anspannens zur Schonung der Livree umzubehalten), worauf er das bezw. die Pferde, das Sattelpferd an der rechten, das Handpferd an der linken Hand, vor den Wagen führt. Ist ein Einspänner einzuspannen, so müssen die Gabelstangen des bereit stehenden Wagens hochgeschlagen sein. Das Pferd wird so vor den Wagen gestellt, daß die vorsichtig herunter geschlagene eine Gabelstange mit ihren Haken in den Gabelträger gelegt werden kann, worauf der Sprungriemen durchgezogen und der Strang wie das Hinterzeug an derselben Seite befestigt wird. Dann geht der Kutscher auf die andere Seite und verfährt hier ebenso, worauf der Sprenggurt festgeschnallt wird. Darauf werden die Zügel herausgezogen und über den Bock gelegt. Beim 2spännig Anspannen führt der Kutscher die Pferde bis vor die Deichselspitze und läßt sie herumtreten, die Aufhalter und die Kreuzzügel werden locker eingeschnallt und die über den Rücken gelegten Stränge heruntergenommen und befestigt. Es geschieht letzteres von der rechten Seite aus, und zwar so, daß mit dem auswendigen beginnend, zuerst die des Handpferdes und dann der inwendige des Sattelpferdes dem Ortscheit aufgestreift werden, während der auswendige erst festgemacht wird, nachdem die Aufhalter angezogen, die Aufsatzzügel eingehakt und die Leine über den Bock gelegt ist. Der Kutscher zieht jetzt, nachdem er sich der Schürze bezw. auch der Stalljacke entledigt hat, den Rock und die Handschuhe an, ergreift die Leine mit der linken Hand und steigt von der linken Seite auf den Bock, ergreift mit der rechten die Peitsche, ordnet sich die Leine in der Hand und fährt mit Hülfe eines gedehnten Zischlautes ruhig an.

Beim Ausspannen wird in derselben Reihenfolge verfahren. Nachdem die Aufsatzzügel losgehakt, die Handleinen und die inwendigen Zügel losgeschnallt und die Aufhalter lose geschnallt worden sind, werden die Stränge, mit den inwendigen beginnend, losgemacht und den Pferden über den Rücken gelegt. Darauf werden die Aufhalter gänzlich gelöst und die Pferde in der beschriebenen Art in den Stall zurückgeführt.

Das Abschirren geschieht gleichfalls in der gleichen Reihenfolge. Nach dem Abnehmen des Kopfzeuges wird zuerst der Schwanzriemen abgenommen (oft wird es nötig sein, zum Auf- oder Abstreifen

desselben die linke Schnalle zu lösen), schnallt die Gurten los, zieht das Kummet bis an die Ohren, dreht es um und streift es über die Ohren hinab, worauf man es aufhängt, indes das Pferd sich im Stand nach der Krippe herumdreht, worauf es angehalftert wird. Hierauf beginnt die Manipulation der Reinigung des Pferdes, wie sie in dem vorhergehenden Abschnitt geschildert worden ist.

Das richtige Aufzäumen, Anschirren und Anspannen ist neben der Dressur als die Grundlage des guten Fahrens zu betrachten, daher auch besonderer Wert darauf zu legen ist. Hat das Pferd einen sehr breiten Kopf, so daß das Kummet nur schwer oder gar nicht übergestreift werden kann, so ist der Kummetbügel aufzuschnallen. —

5. Diensteinteilung für den Kutscher.

Die Dienstverrichtungen des Kutschers im Stall und beim Pferde würden sich ungefähr in nachstehend angegebener Art und Weise regeln:

Im Sommer wird derselbe um 5 Uhr, im Winter um 6 Uhr aufstehen.

Nach dem Aufstehen Aufnahme der Streu und Ausbreiten derselben zum Trocknen.

6 Uhr: Tränken und Futterschütten. Aufstecken von Heu. Nach dem Ausfressen des Hafers Beginn des Putzens, welches bei 2 Pferden ca. $1^1/_2$ Stunde in Anspruch nehmen wird.

7—11 Uhr: Frühstück, Reinigung des Stalles, der Geschirre des Wagens, ev. noch besondere Dienstvorrichtungen.

12 Uhr: Tränken, Futterschütten, Aufstecken von Heu.

$12^1/_2$—$1^1/_2$ Uhr: Mittag.

$1^1/_2$ Uhr: Beginn der Vorbereitungen für das Ausfahren. $^1/_2$ Stunde vorher: Tränken. Nach der Rückkehr: Abreiben und Eindecken der Pferde. Eine Stunde später: Futterschütten. Heu darf gleich aufgesteckt werden. Vor dem Futterschütten: $^1/_2$ Eimer Wasser.

6 Uhr: Futterschütten.

7 Uhr: Tränken. Aufschütten von Streu ev. Eindecken.

8 Uhr: Schütten des letzten Futters.

Selbst bei der Verpflegung nur eines Pferdes wird dem pflichttreuen Kutscher wenig Zeit zu anderen Verrichtungen übrig bleiben,

wenn die Stallordnung nicht gestört werden soll. Bei 2 Pferden jedoch hat er vollauf zu thun, um Pferde, Wagen und Geschirre in Ordnung zu halten. — Accuratesse, Pünktlichkeit und Pflichtgefühl werden das Pferd gedeihen lassen und einen tadellosen Stall schaffen.

III. Abschnitt.

Die Beschirrung.

a) Die Zäumung.

Wenngleich auch die Kenntnis jedes Stückes der Beschirrung von besonderer Wichtigkeit ist, so beansprucht doch die Zäumungslehre einen besonders hervorragenden Platz. Eine sorgsame, dem Maul des Pferdes gut angepaßte Zäumung ist einer der hervorragendsten Faktoren, welche für die Annehmlichkeit einer guten Führung von Einfluß sind.

Die Zäumung ist die Trense oder die Kandare, letztere stets in Verbindung mit einer Trense, Auffatztrense genannt. Die Fahrtrense besteht aus einem zweigliedrigen Mundstück, an dessen Ende sich je ein Ring zum Einschnallen des Kopfzeuges und der Leinen befindet. Sind an den Ringen noch stählerne Querbalken vorhanden, so heißt das Mundstück Knebeltrense. Man fährt am besten auf einer starken, einfachen Trense, deren Mundstück in 2 Ringen liegt, in welche die Backenstücke geschnallt werden, so daß eine Fahrtrense demnach 4 Ringe hat. (Fig. 14.) Für leichten Zug ist auch das Modell Fig. 15 beliebt. Die Wirkung der Trense auf das Pferdemaul ist eine direkte, unvermittelte, deshalb leichte, während die Kandare ein einarmiges Hebelinstrument darstellt, welches unter Umständen sehr scharf und schmerzhaft wirken kann und eine beizäumende Wirkung hat. Das Kandarengebiß besteht aus dem Mundstück und den beiden Stangen, deren größere oder geringere Länge unterhalb des Mundstücks eine schärfere oder mildere Zäumung darstellt. Auch das Mundstück selbst wirkt darauf ein. Je dünner dasselbe ist, um so schärfer, je stärker, um so milder wirkt es. Die erstere Wirkung wird weiter

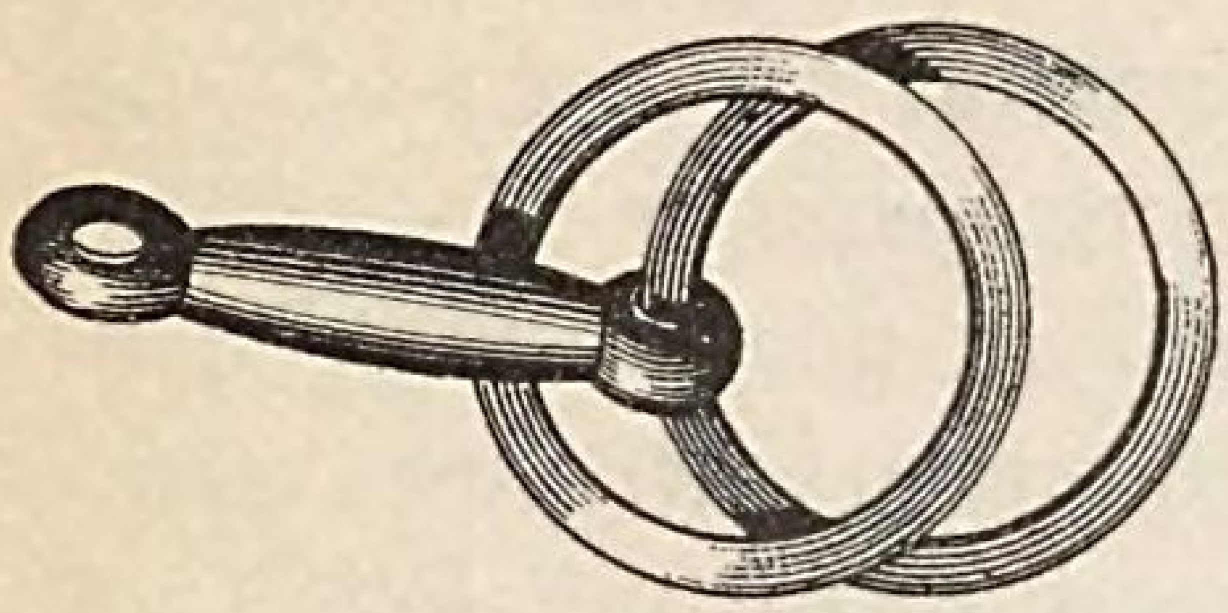


Fig. 14.

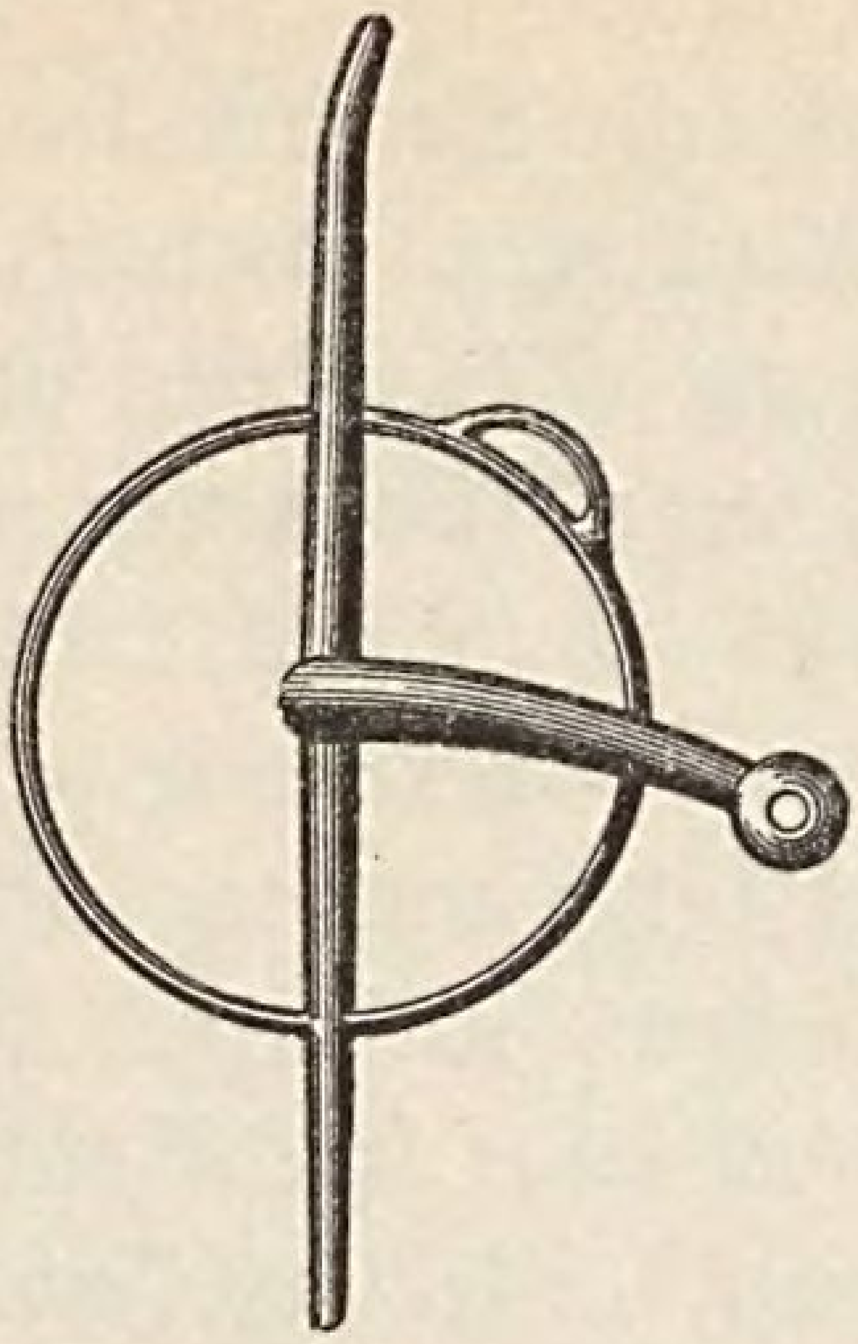


Fig. 15.



Fig. 16.

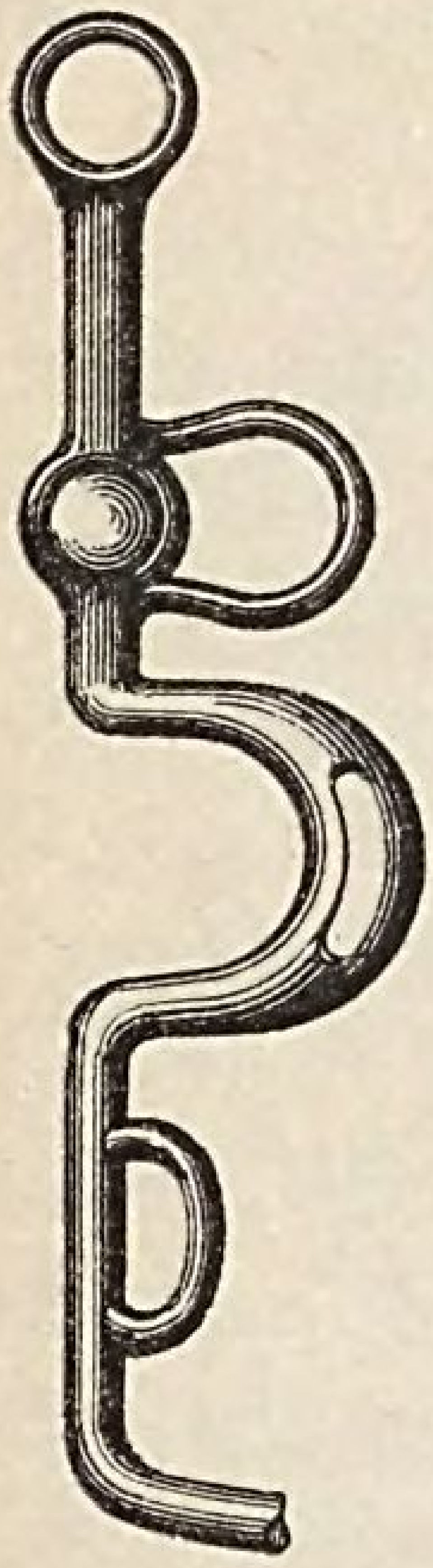


Fig. 17.

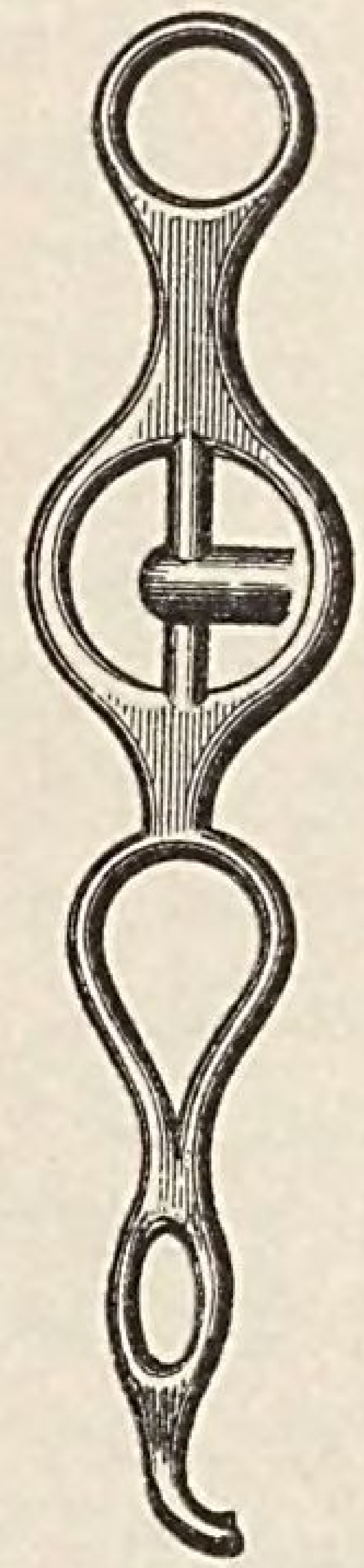


Fig. 18.

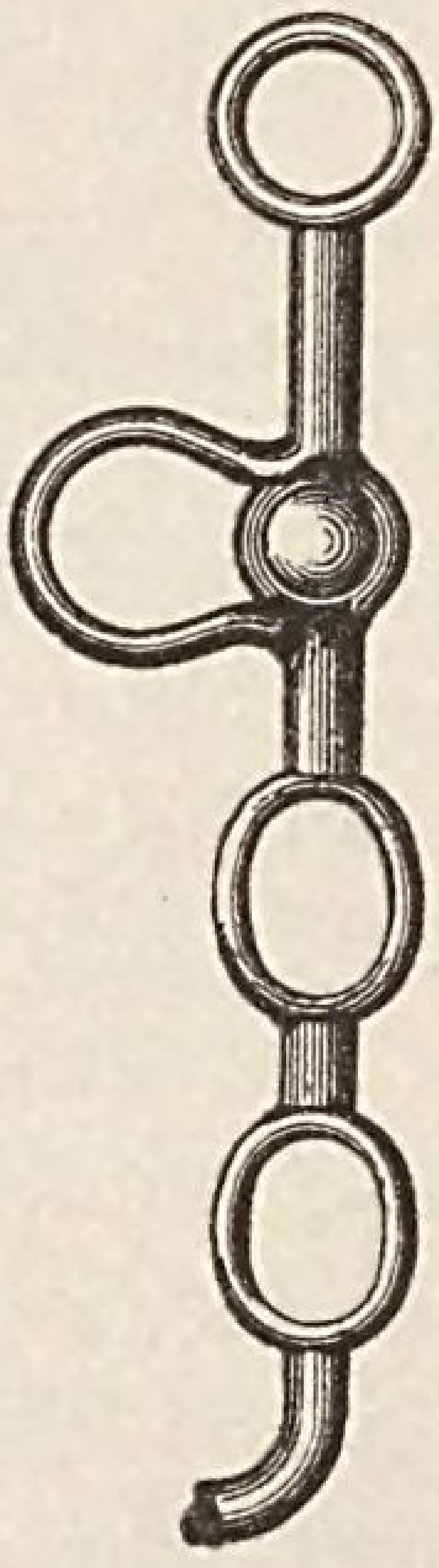


Fig. 19.

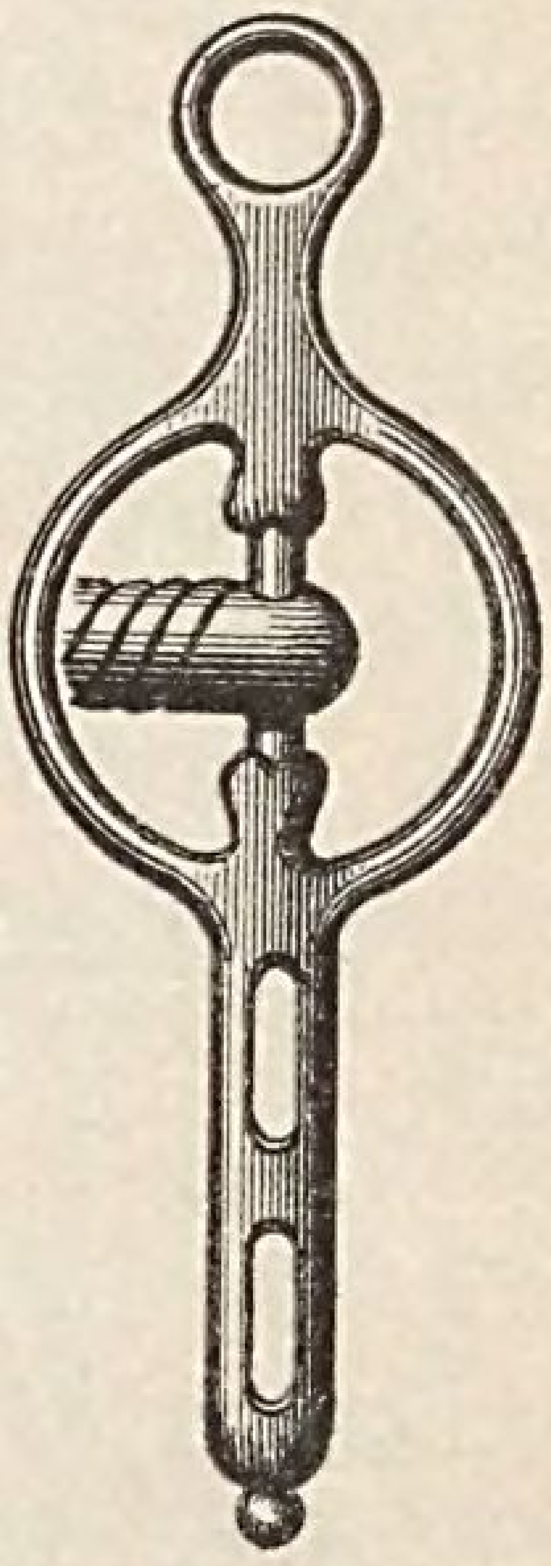


Fig. 20.

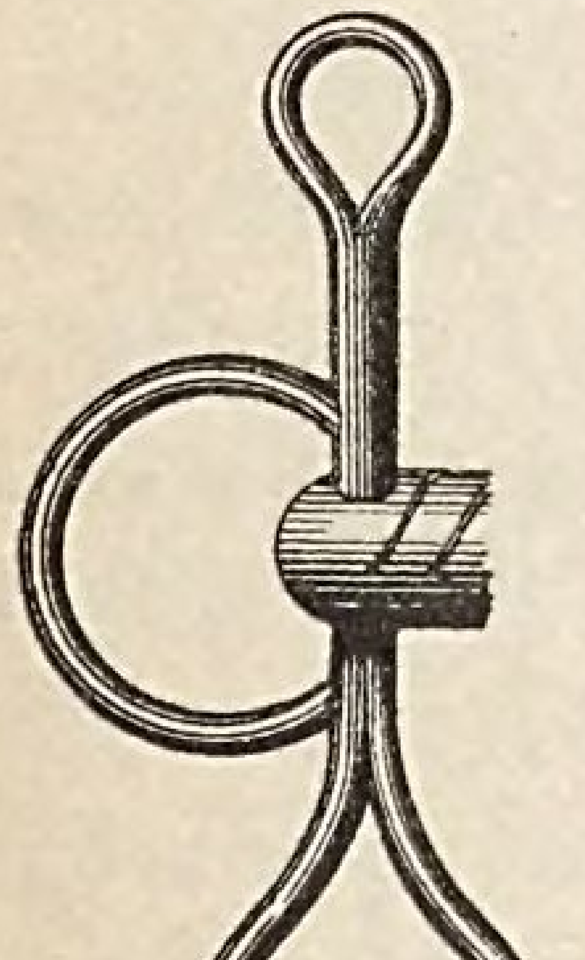


Fig. 21.

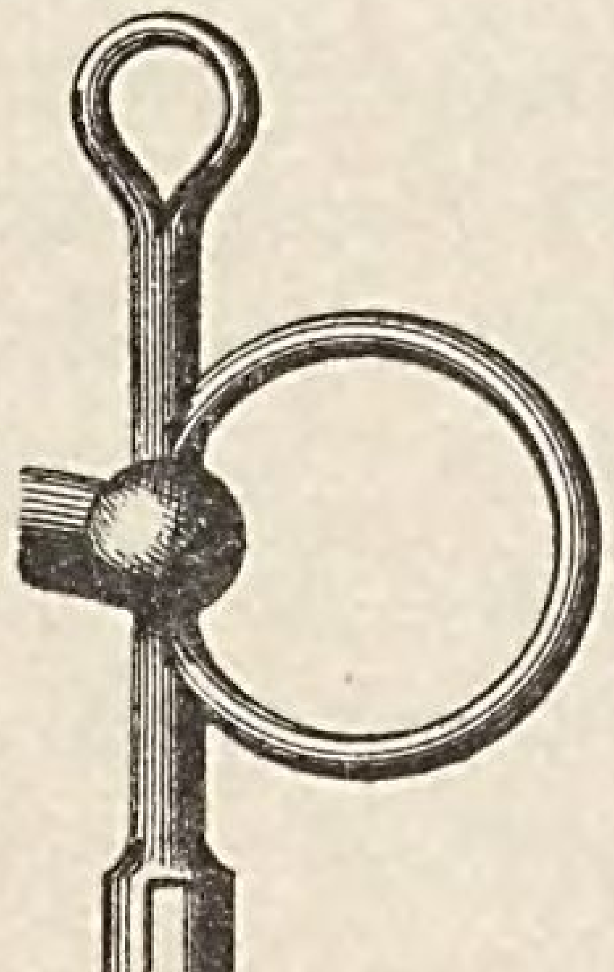


Fig. 22.

Fig. 23

Fig. 14, 15. Fahrtrensen.
" 16. V=Mundstück.
" 17—22. Fahrkandaren.
" 23. Mundstück für Pony=kandaren.

verstärkt durch den auf dem Mundstück befindlichen Bogen (Galgen), dessen inneren leeren Raum man Zungenfreiheit nennt. Am zweckmäßigsten, weil meist für alle Pferde und in die Hand der meisten Fahrer passend, ist ein aus Stahlrohr, der Form des inneren Maules angepaßtes Mundstück (V Mundstück) mit einer geringen Ausbuchtung für die Zunge (Fig. 16). Die Stangen sind je nach dem Geschmack sehr verschiedenartig gestaltet und mit verschiedenen Ösen zum Höher- oder Tieferschnallen der Leine versehen. In den Figuren 17, 18 u. 19 sind einige beliebte Modelle für Karossiers dargestellt. Die Figuren 20, 21 u. 22 zeigen Kandaren für leichtes Fuhrwerk, bezw. auch Jucker. Beliebt sind auch Kandaren, an welchen das Gebiß an den Stangen sich etwas auf und ab bewegen kann, das sog. Pumpgebiß. Die Form desselben zeigt Fig. 23, die Anbringung ist an den Figuren 18 u. 20 ersichtlich. Das Spielen mit diesem Gebiß soll das Abkauen der Pferde befördern. Das untere Verbindungsstück zwischen den beiden Bäumen nennt man Schaumbügel. An der Spitze der Stangen befindet sich ein Ring, Stuhlloch genannt, in welches das Backenstück geschnallt wird, und welcher außerdem je einen Haken zum Einhängen der Kinnkette führt. Die Kinnkette, welche man breit und ev. auch noch mit Gummi oder Leder gefüttert anwendet, damit sie nicht einschneidet, dient zur Feststellung oder Fixierung der Stangen Das Kandarenmundstück muß so breit sein, daß es zu jeder Seite des Maules um $^1/_2$ cm herausragt. Die Lage der Kandare im Maul ist genau gegenüber der tiefsten Stelle der Kinnkettengrube, bei Hengsten und Wallachen, die einen Hakenzahn besitzen, etwa einen Daumen breit über demselben. Die Kinnkette, richtig eingedreht und so befestigt, daß das Trensenmundstück von derselben mit eingeschlossen wird, soll so lang eingehakt werden, daß man bei paralleler Stellung der Stangen mit der Maulspalte 3 Finger bequem hindurchstecken kann. Eine bessere Marke dafür giebt der angezogene Zügel nach der Richtung der Faust. Danach soll die Kandare mit der Maulspalte einen Winkel von 30—35^0, und zum Zügel (Fig. 24) einen solchen von 90^0 bilden, denn nur so kann die Kandare richtig auf den Unterkiefer einwirken, das Pferd richtige Anlehnung nehmen. Werden diese Winkel, infolge zu lang eingelegter Kinnkette größer (Fig. 25), so fällt die Kandare durch, der Zügelwinkel (b) wird stumpf, die Wirkung geht gegen die Lefzenwinkel, und die Hebel-

maschine bildet nur eine Bremse, an welcher das Pferd keine richtige Zügelanlehnung mehr nehmen kann. Ist er infolge zu kurz eingelegter Kinnkette (Fig. 26) kleiner, so strotzt die Kandare und wird in ihrer zu unvermittelten Wirkung auf das Maul schmerzhaft. — Der Kehlriemen ist locker einzuschnallen, damit er nicht kneift und die Atmung behindert.

Im allgemeinen wird man gut thun, eine leichte Zäumung zu wählen, d. h. möglichst schmerzlos zu zäumen. Scharfe Zäumung und dazu eine unruhige, feste Faust bewirken eine intensive Schmerzerzeugung im Maul des Pferdes, welche zu Ungunsten des Fahrers von demselben verwertet wird. Eine leichte Zäumung stellt das oben beschriebene V-Gebiß dar, an dem sich Stangen befinden, an welchen

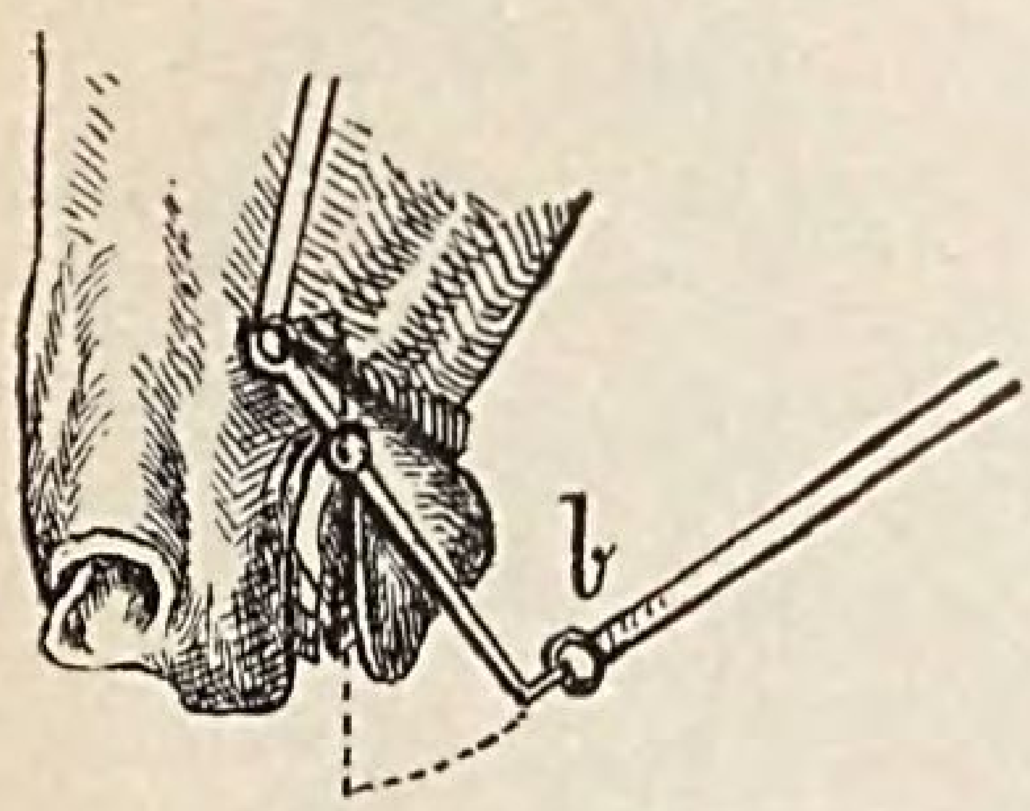


Fig. 24.
Richtig liegende Kandare.

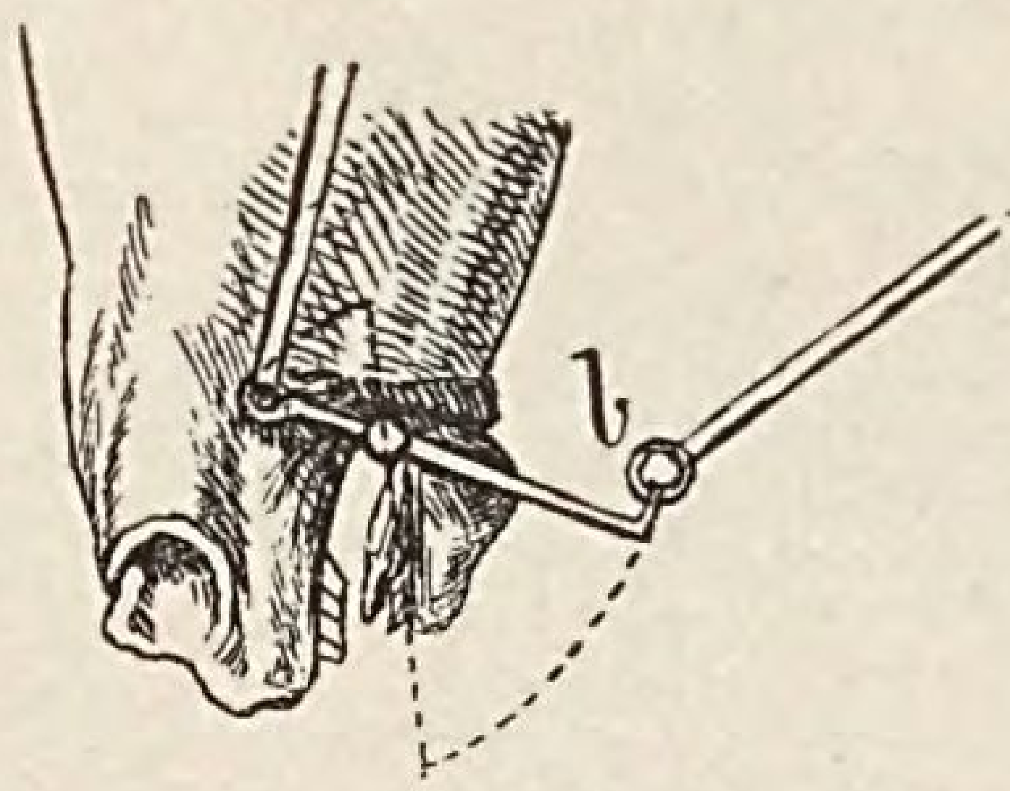


Fig. 25.
Durchfallende Kandare.

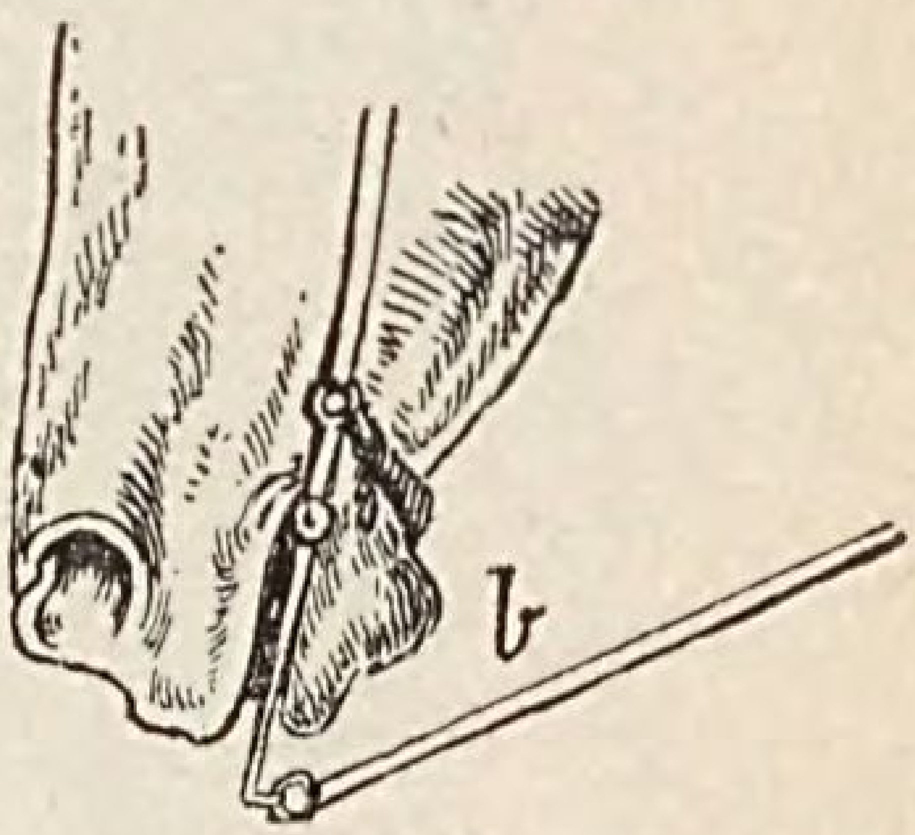


Fig. 26.
Strotzende Kandare.

das Verhältnis des Oberbaumes zum Unterbaum wie 2:3, höchstens 1:2 ist. Pferden, welche sich überzäumen und hinter die Zügel kriechen, giebt man kurze Stangen mit etwas länger eingelegter Kinnkette; Pferde, welche mit der Nase herausgehen, müssen ein wenig tiefer gezäumt werden, bezw. mit längeren Stangen.

Die allgemeine Wirkung der Kandarenzäumung mit der Kinnkette ist insofern keine günstige, als sie mehrfache Mängel aufweist, besonders oft schmerzerzeugend, daher falsch wirkt, wo es nicht beabsichtigt wird. Für eine schwere Hand, bezw. für sensible Pferdemäuler empfehle ich die Schoenbeck-Kandare, welche auch bei unsicherer Führung relativ schmerzfrei wirkt. Sie unterscheidet sich von der anderen Kandare in der Hauptsache dadurch, daß sie statt der Kinnkette einen sich selbst tragenden gefütterten Lederriemen führt, und daß sich der Ring zum Einschnallen des Hauptgestells nicht am oberen Ende der Stangen (des Oberbaumes), sondern auf der Zapfenfläche des

Gebisses befindet. Erhältlich ist diese Kandare bei dem Hoflieferanten Ed. Schultze in Potsdam, Schloßstr. 3. Zu dieser Kandare hat der Erfinder auch ein besonderes, elegant aussehendes Kopfgestell konstruiert, welches mit oder ohne Scheuklappen, mit oder ohne Aufsatzzügel in Gebrauch genommen werden kann. (Fig. 27 von der Seite und 28 von vorn gesehen.) Statt der Scheuklappen trägt die Stirnklappe das Monogramm, Backenstücke und Stirnriemen können mit metallenen Platierungen versehen werden. Die Kandare wird ohne Aufsatztrense

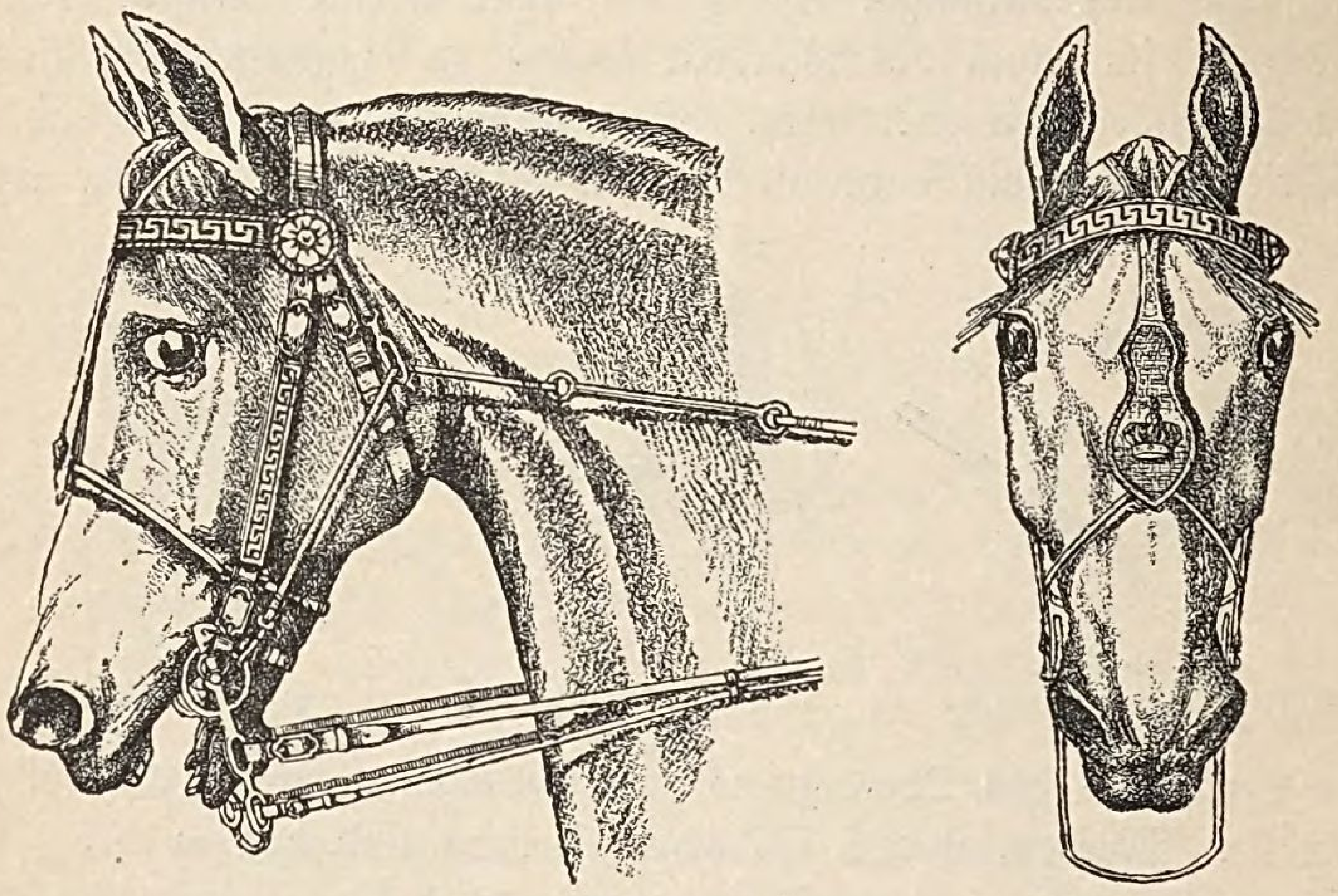


Fig. 27. Fig. 28.
Kopfzeug der Schoenbeck-Kandare.

gebraucht, indem der ev. einfache Aufsatzzügel, welcher mit einer federnden Einlage versehen ist, vermittelst Karabinerhakens in den Kandarenring eingehakt wird.

b) Das Kopfzeug.

Das Kopfzeug des Wagenpferdes (Fig. 29) besteht aus dem Genickstück (a), an welchem mittelst Schnallen die Backenstücke (b) mit den Scheuklappen (c) und dem Kehlriemen (d) befestigt sind. Des ferneren sind an demselben angebracht die Laufringösen (e), durch welche der in die Aufsatztrense eingeschnallte einfache Aufsatzzügel (f) nach Aufnahme der mittelst Ösen befestigten Aufsatztrense (g) läuft, und

endlich der Stirnriemen (h) mit seinen Rosetten. Der Nasenriemen (i) ist unterhalb der Kandarenschnallen durchgezogen.[1])

Die richtige Lage des Kopfzeuges auf dem Kopfe ist von um so größerer Wichtigkeit, als oft der geregelte gleichmäßige Gang des Pferdes davon abhängt. Dazu gehört vorerst, daß die Scheuklappen mit ihrer Mitte auf der Höhe des Auges sitzen, jedoch soweit abgebogen, daß sie von den Wangen des Pferdes etwa im Winkel von 30—40° abstehen. Den Scheuklappen sind auch noch einige Worte zu widmen. Sie zwingen das Pferd, dessen Sehachsen divergieren, zum

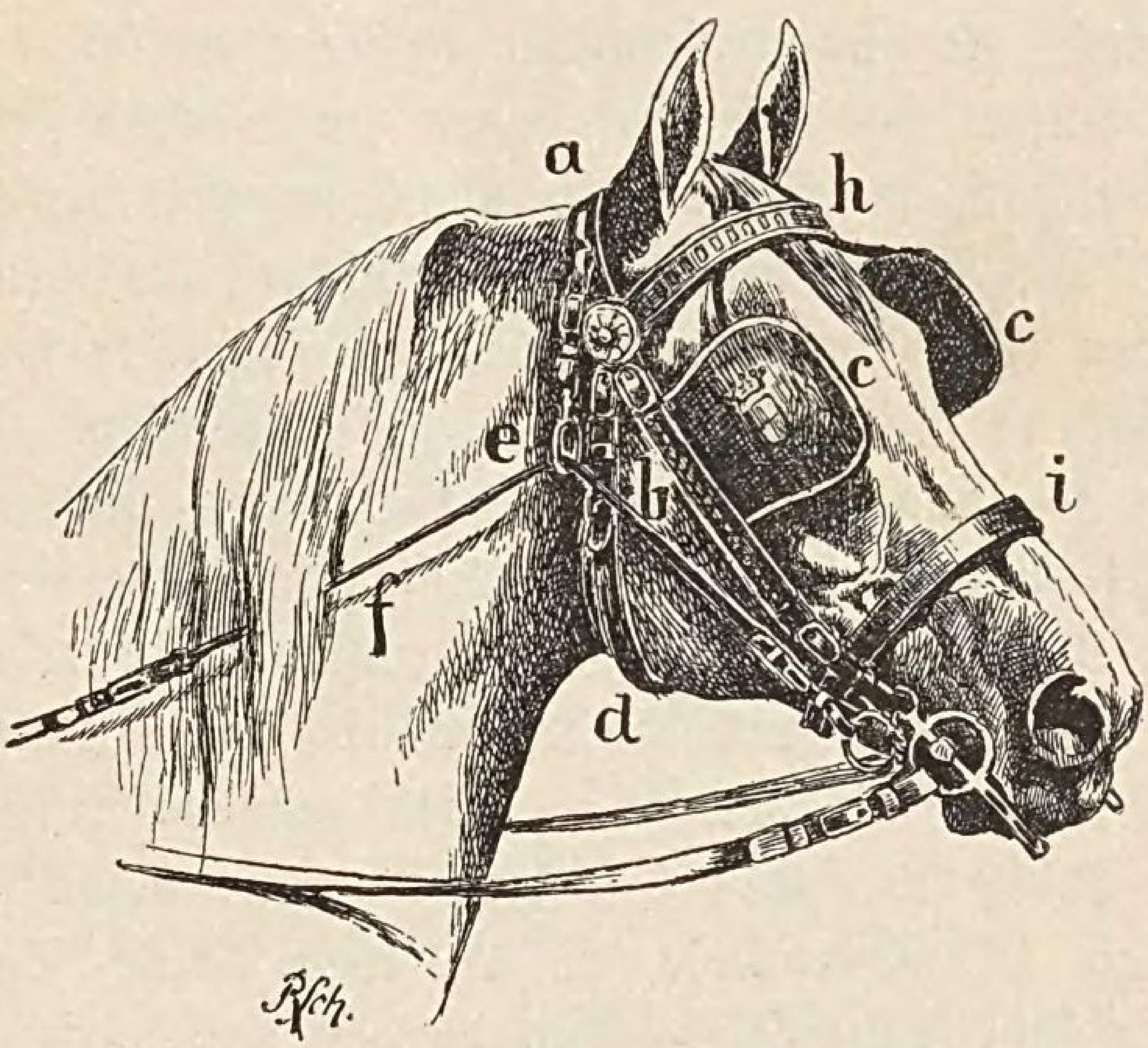


Fig. 29.
Kopfzeug des Wagenpferdes.

Schielen, d. h. zum Geradeaussehen, und wirken um so schädlicher, je dichter sie am Kopf liegen. Ihr Gebrauch ist, in größeren Städten besonders, eine Sicherheitsmaßregel, obwohl von mancher kompetenten Seite die Nützlichkeit dieser Maßnahme geleugnet wird. Jedenfalls verhindern sie das Pferd, die Bewegungen der Zügelfaust bezw. der Peitsche zu sehen und werden deshalb nie ganz aus dem Gebrauch kommen, da sie bei gegebenem Anlaß den Gegenstand der Furcht bald

[1]) Der doppelte Aufsatzzügel ist am Genickstück befestigt, läuft durch eine an der Aufsatztrense befestigte Laufringöse und durch die am Genickstück befestigte (e) zurück.

dem Pferdeauge entziehen. So bleibt denn als fernere Sicherheitsmaßnahme nur noch übrig, das Pferd nach der Blendung auch taub zu machen, zu welchem Zwecke manche Praktiker dem Pferde das Ohr mit Watte zustopfen. Ich möchte diese Maßregel, welche unter Umständen ganz praktisch sein mag, nicht direkt empfehlen. — Jedenfalls wende man die Scheuklappen nur da an, wo sie unbedingt nötig erscheinen, quäle aber Pferde damit nicht, die derselben nicht bedürfen, wie z. B. in Geschäfts- und Arbeitszügen. Gegen den Gebrauch der Scheuklappen ist ferner anzuführen, daß beim Fahren gegen den Wind der Staub durch dieselben direkt dem Auge des Pferdes zugeführt wird und während der heißen Jahreszeit durch die Sonnenstrahlen außerordentlich erhitzt werden, was auf die Augen des Pferdes, denen sie so nahe stehen, jedenfalls nicht von wohlthätigem Einfluß ist, abgesehen von der Qual, die das Tier erträgt. Die Entfernung der Blecheinlagen aus den Scheuklappen würde dieselben etwas verbessern. Für den Sommer sollten sie, wenn möglich, wenigstens auf langen Touren ganz fortfallen. — Der Stirnriemen muß so lang sein, daß das Genickstück nicht an den Ohren scheuert. Kehl- und Nasenriemen müssen so locker eingeschnallt sein, daß man 2—3 Finger hindurchstecken kann. Die Kinnkette, gut eingedreht, ist, wie bereits angeführt, so fest einzulegen, daß die Stange beim Anzug mit der Leine einen rechten Winkel bildet. Bei fest an das Gebiß gehenden Pferden ist ganz besonders darauf zu achten, daß die Kinnkette nicht zu fest liegt. Alle Strippen müssen ordentlich durch die Schlaufen gesteckt werden und dürfen nicht zu weit aus denselben herausreichen. — Über den Aufsatzzügel und seine Gefahren habe ich bereits gesprochen. Er ist für kürzere Fahrten so zu schnallen, daß das Pferd möglichst seine natürliche Halshaltung beibehalten kann, wenn es nicht zu tief mit dem Kopf geht, — bei längeren Touren, besonders über Land, läßt man ihn am besten ganz fort. Jedenfalls darf er nicht so lang geschnallt werden, daß er festonartig herunter hängt, jedoch auch nur leicht ansteht. Ich habe mehrfach schon auf einen elastischen Aufsatzzügel hingewiesen, welcher durch Einfügen einer in einer metallenen Röhre befindlichen Spiralfeder leicht herstellbar ist. Ich weiß sehr wohl, daß elastische Zügel u. s. w. viel Gegner haben, und nicht ganz mit Unrecht. Hierbei aber dürfte eine Ausnahme konstatiert werden. Wird der Aufsatzzügel korrekt, wie an-

gegeben, geschnallt und eingehakt, so bleibt dem Pferde wenigstens das Dehnen der schmerzenden Halsmuskeln als Erholung, und das Kopfschlagen wird geringer werden. Über den Oberkiefer-Aufsatzzügel enthalte ich mich weiterer Ausführungen, da die Anwendung desselben im allgemeinen Gebrauch, wie bereits S. 22 erwähnt, in jeder Beziehung zu verwerfen ist.

c) Die Fahrleine.

Die Fahrleine ist, da sie die Führung und damit die Sicherheit der Wagen-Insassen vermittelt, in erster Linie von dem tadellosesten Material, Leder, herzustellen, muß aber dabei so leicht als möglich sein. Die Länge der Leinen, das Schwenken derselben im Trabe wird eine größere Belästigung des Pferdemauls ergeben, als dies bei den leichten Reitzügeln der Fall ist. Die gebräuchlichste, sog. englische Fahrleine, besteht aus den gegabelt auslaufenden Kreuzleinen und dem Handstück, welches man, um das Gleiten durch die Hand zu vermeiden, in Abständen von etwa 8 cm mit Lederknoten zu versehen pflegt. Die Kreuzleinen über Bindfaden rund zu nähen, sieht zwar recht hübsch aus, erscheint mir aber deshalb nicht praktisch, weil man nicht erkennen kann, ob dies ordnungsmäßig erfolgt ist. Ich selbst habe dadurch, daß eine solche Leine, der ich vertraute, beim Einfahren eines jungen Pferdes riß, (der Bindfaden in derselben war gar nicht vorhanden) ein schweres Accident erleiden müssen. Deshalb sind für die Kreuzzügel aus gutem Kernleder geschnittene Stücke vorzuziehen. Obwohl diese gebräuchlichste aller Fahrleinen dadurch sehr praktisch ist, daß sie beiden Pferden zugleich die Hilfe zur Wendung giebt, so hat sie den Nachtheil, daß man mit derselben nicht auf jedes Pferd einzeln einwirken kann, und ferner, daß die Lage des Gebisses im Maul eine unruhige ist und auf die äußere Seite des Maules außerdem eine stärker belastende Wirkung ausübt.

Um diesem Übelstande abzuhelfen, welcher z. B. bei Pferden mit ungleichem Temperament scharf in die Erscheinung tritt, hat man drei verschiedene Leinen konstruiert, bei welchen man, ohne daß die Kreuzwirkung aufgehoben wird, auf jedes Pferd einzeln wirken kann. Hierher gehört:

1. Die Wiener Leine, bei welcher die Gabelung so dicht vor der Hand bezw. auch in der Hand liegt, daß man ev. mit der rechten Hand

nur vor- und in die Gabelung zu greifen braucht, um auf jedes Pferd einzeln damit zu wirken.

2. Die deutsche Leine. Dies ist eigentlich eine doppelte Leine, bei welcher die Schnalle etwa 20 cm hinter der Zügelhand sich befindet, der Kutscher also thatsächlich 4 Zügel in der Hand führt. Sie erscheint als die praktischste, und ihr Gebrauch, der in der Hand verständnisvoller Fahrer durchaus rationell ist, kommt mehr und mehr in Aufnahme, obwohl ihre Führung eine besondere Vorübung erfordert.

3. Die Hilfsleine. Es ist dies ein in eine meist rund und leicht gearbeitete Gabelung auslaufendes Handstück, welches neben der englischen Leine geführt und jedem einzelnen Pferde zu beiden Seiten eingeschnallt wird, so daß man damit auf jedes Pferd direkt und korrekt einwirken kann. Diese Leine wird beim Kgl. Marstall geführt.

Die beiden inneren Zügel pflegt man an ihrer Kreuzungsstelle durch einen Ring von Elfenbein oder Metall zu führen.

d) Das Brustblattgeschirr.

Das Brustblattgeschirr eignet sich seiner Wesenheit nach nur für leichteren Zug und wird beim Luxuszug hauptsächlich nur für Jucker verwendet. Wenn über das Zuggeschirr im allgemeinen zu sagen ist, daß es in jeder Beziehung praktisch eingerichtet sein, besonders aber jedem einzelnen Zugtiere genau passen muß, damit nicht infolge schlechter Verpassung und dadurch entstehenden Druckes schmerzhafte Stellen entstehen, welche die Willigkeit des Pferdes zum Zuge stören, — so ist das Brustblattgeschirr allerdings am leichtesten zu verpassen und wird aus diesem Grunde leider noch so sehr viel — auch seiner größeren Wohlfeilheit wegen — im Arbeitsdienst verwendet. In diesem Geschirr zieht das Pferd nur mit der Brust, wo dasselbe oft tief einschneidet; es hindert die Bewegung der Schulter und des Querbeines, da es oft dicht an der Bugspitze aufliegt, — legt man es aber höher, so wird die Atmung behindert. — Für leichten Zug kommen diese Anstände weniger in Betracht. Endlich aber fehlt ihm, ohne Hinterzeug verwendet, die Hemmfähigkeit.

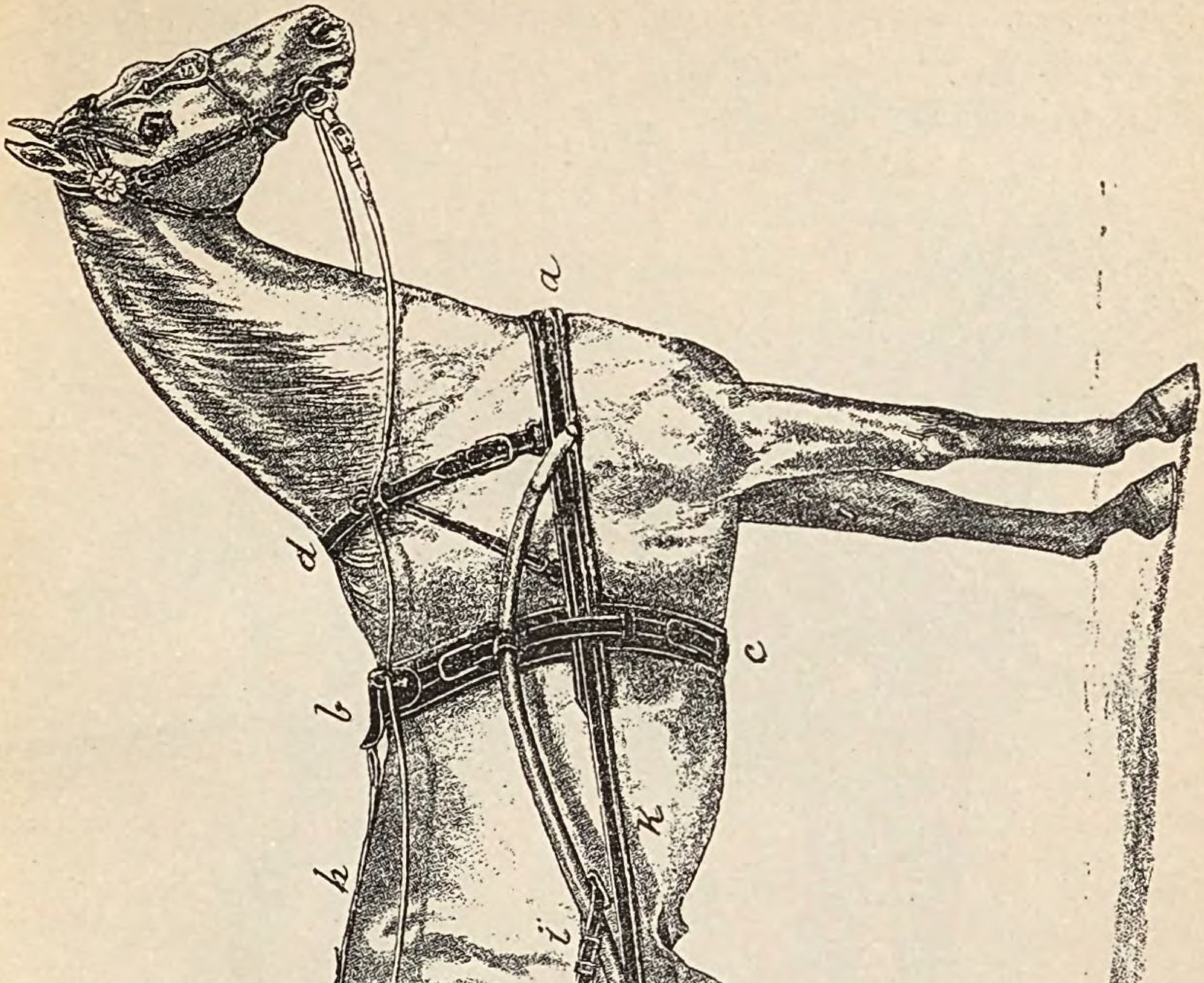


Fig. 30. Einspänner-Brustblattgeschirr.

Das Brustblattgeschirr (Fig. 30) setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: a) das Vorder- oder Brustblatt, b) der Kammdeckel mit Kissen und Schlüsseln, c) der große Bauch- mit dem Sprenggurt, d) der

Halsriemen, e) der Schweberiemen, f) der Umlauf oder Umgang, g) der Schweifriemen, h) der Rückenspieler, i) der Schleppriemen, k) der Strang, l) die Strangschnalle.

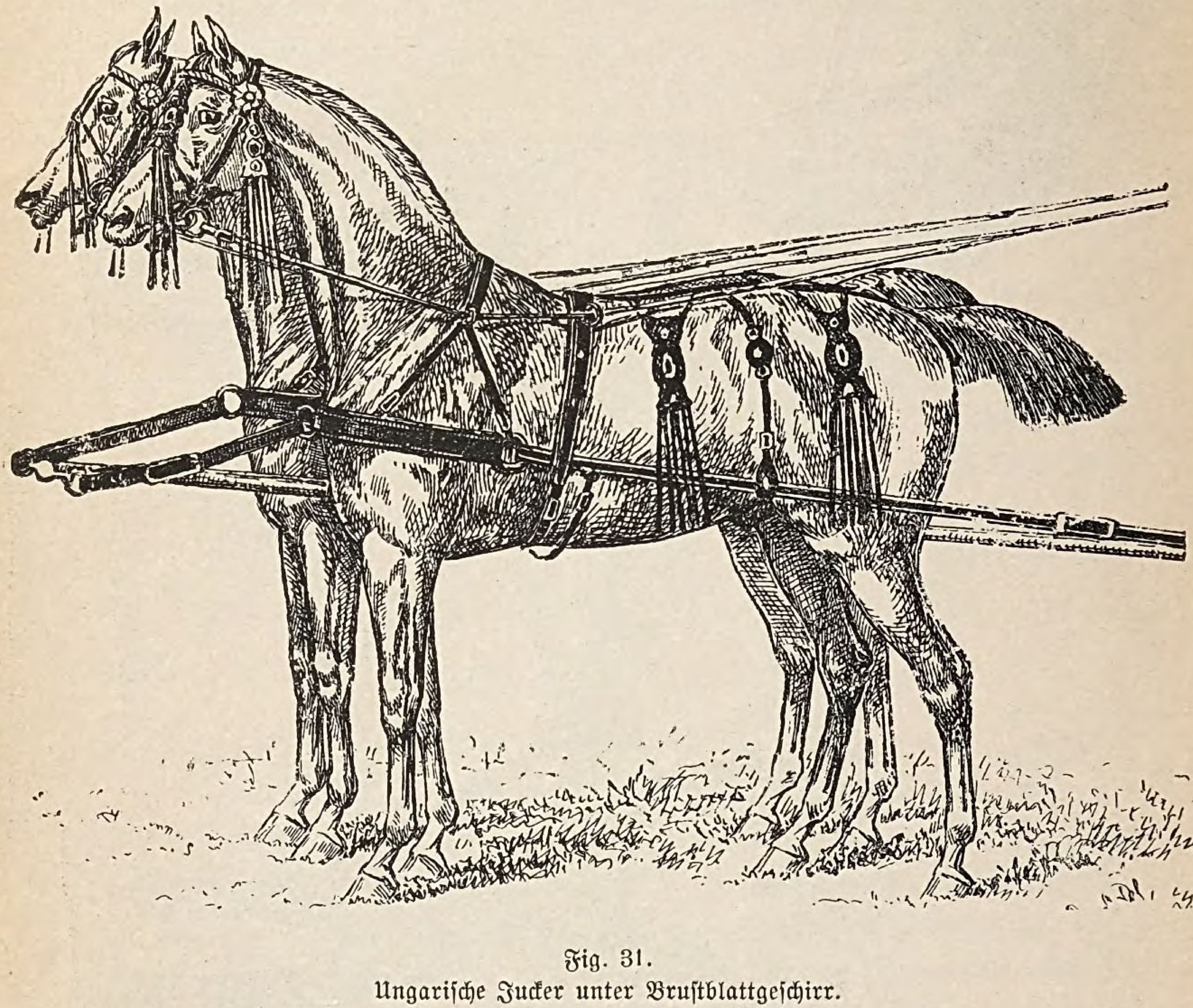


Fig. 31.
Ungarische Jucker unter Brustblattgeschirr.

Fig. 31 zeigt ein Gespann ungarischer Jucker mit Schalankenbehängen, welche letztere außer zum Zierrat auch dem Schutze gegen die Fliegen dienen.

e) Das Kummetgeschirr.

Das Kummetgeschirr, welches für das Ziehen statt des Brustblattes das Kummet führt, unterscheidet sich gegen jenes dadurch vorteilhaft, daß das Pferd in demselben seine ganze Kraft zur Ausnutzung bringen kann, unter der Voraussetzung, daß das Kummet möglichst leicht und sehr gut verpaßt ist. Die zur Verpassung nötigen Gesichts=

punkte werden später zur Erörterung gelangen. Des ferneren lassen sich am Kummet die Aufhalter (s. dort) in rationellerer Weise anbringen, als dies beim Brustblattgeschirr der Fall ist, auch gelangt die Führung eines Hinterzeuges zweckmäßiger zur Ausnutzung als bei diesem. Danach ist das Kummetgeschirr als das für den Luxus- wie für den Arbeitszug geeignetste anzusehen und in Betracht zu ziehen.

Die Richtung der durch die Stränge gebildeten Zuglinie ist bei beiden Bespannungsarten nicht ohne Bedeutung. Es ist darüber zu bemerken, daß dieselbe einen rechten Winkel zur Last wie zur Kraft bilden, bezw. sich einem solchen möglichst nähern soll. Aus diesem Grunde erscheint die Möglichkeit, die Strangösen am Kummet je nach der Größe des Pferdes, der Höhe der Sprengwage oder der Lage der Schulter regulieren zu können, von besonderer Wichtigkeit, und es sei hiermit auf die verschiedenen Arten von Stellkummeten, welche dies und gleichzeitig eine richtige Verpassung des Kummetes ermöglichen, hingewiesen. Ich werde darauf noch einmal zurückkommen. Richtig wird die Strangöse stets liegen, wenn die Zugkraft vom Mittelpunkt des Schulterblattes ausgeht.

Das Kummet besteht aus dem mit Pferdehaaren gepolsterten und mit Leder überzogenen Kummetkissen, den eisernen Kummetbügeln mit den Kummetringen und der Kummetschließe für die Aufhalter, den Zügelringen und den Zughaken oder Stützen, an denen die Stränge befestigt sind. Das lederne Käppchen oben an der Kummetspitze und die ledernen Kummetdeckel schützen das dort zusammengenähte Kummetkissen und die dort zusammengeschnallten Kummetbügel vor dem Eindringen der Feuchtigkeit. Fig. 32 und 33 zeigen ein englisches Kummet von vorn und von rückwärts.

Das Maß ist stets von derjenigen Seite, mit welcher das Kummet am Pferde aufliegt, also von der Rückseite zu nehmen. Mit Bezug auf Fig. 33 wird demnach die Breite der Kummete durch die Entfernung der beiden seitlichen Aufliegepunkte c—d, die zwischen beiden Zugösen liegen, gebildet, die Länge dagegen durch die Entfernung a—b, d. i. von Kamm bis Brust in der vorgeschriebenen schrägen Lage. Bei richtiger Länge bildet sich durch die Rundung von selbst ein Raum, in welchen man in der Mitte bequem eine flache Hand hineinlegen kann. Dieser Raum ist erforderlich, damit der Kummetrand nicht gegen die Luftröhre des Pferdes drückt.

Bei der Wichtigkeit der korrekten Lage und der genauen Verpassung des Kummetes erachte ich es nicht für überflüssig, noch einmal auf die Stallkummete zurückzukommen, von denen mir die der „Leipziger Patent-Stallkummetfabrik“ (R. Jesch), Dufour-Str. 16/18, am meisten bekannt sind und deren praktische Brauchbarkeit ich erprobt habe. Über die Auflage bezw. das Passen des Kummetes hat die Fabrik nachstehende, sehr beachtenswerten und richtigen Grundsätze:

1. Das Kummet darf nicht über das Nackenband des Pferdes gezwängt am Halse hängen, sondern muß sich mit elastischem Druck dicht an die Schulterblätter, in welchen sich die ganze

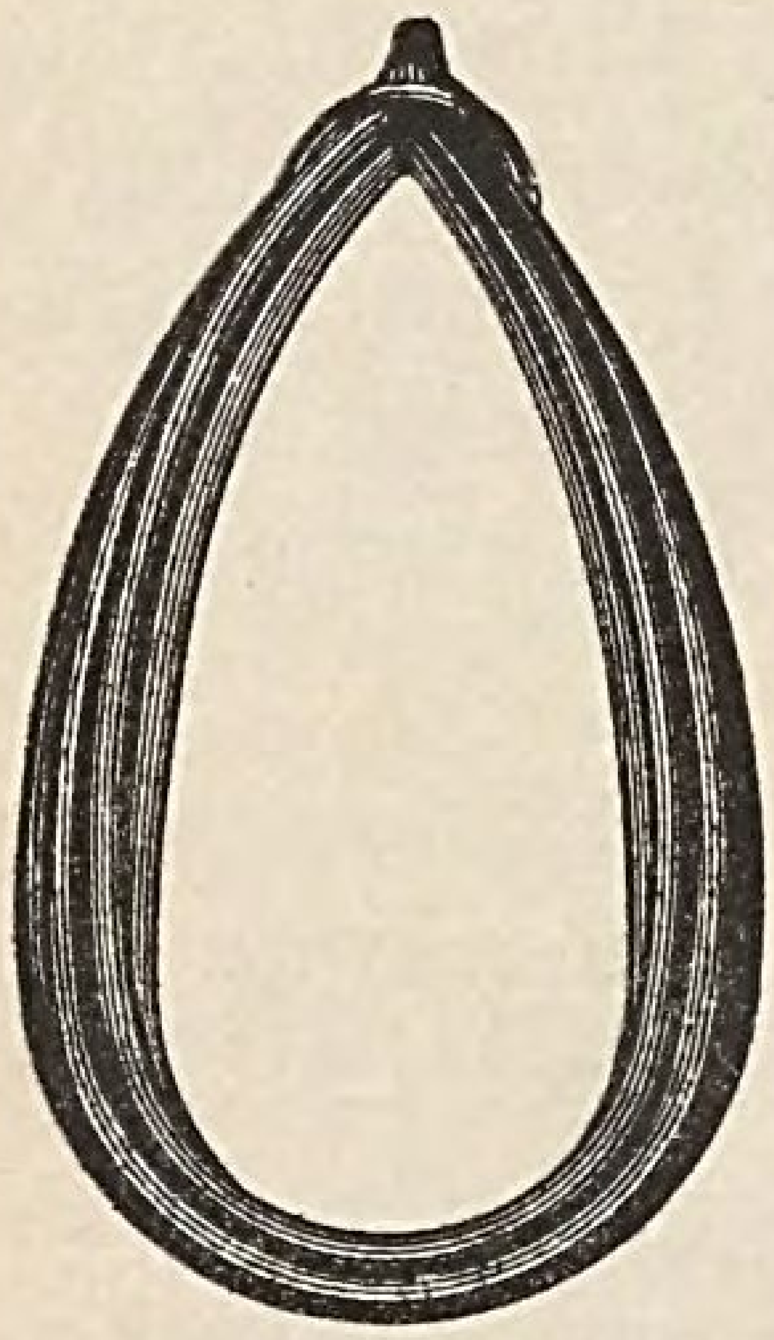


Fig. 32.

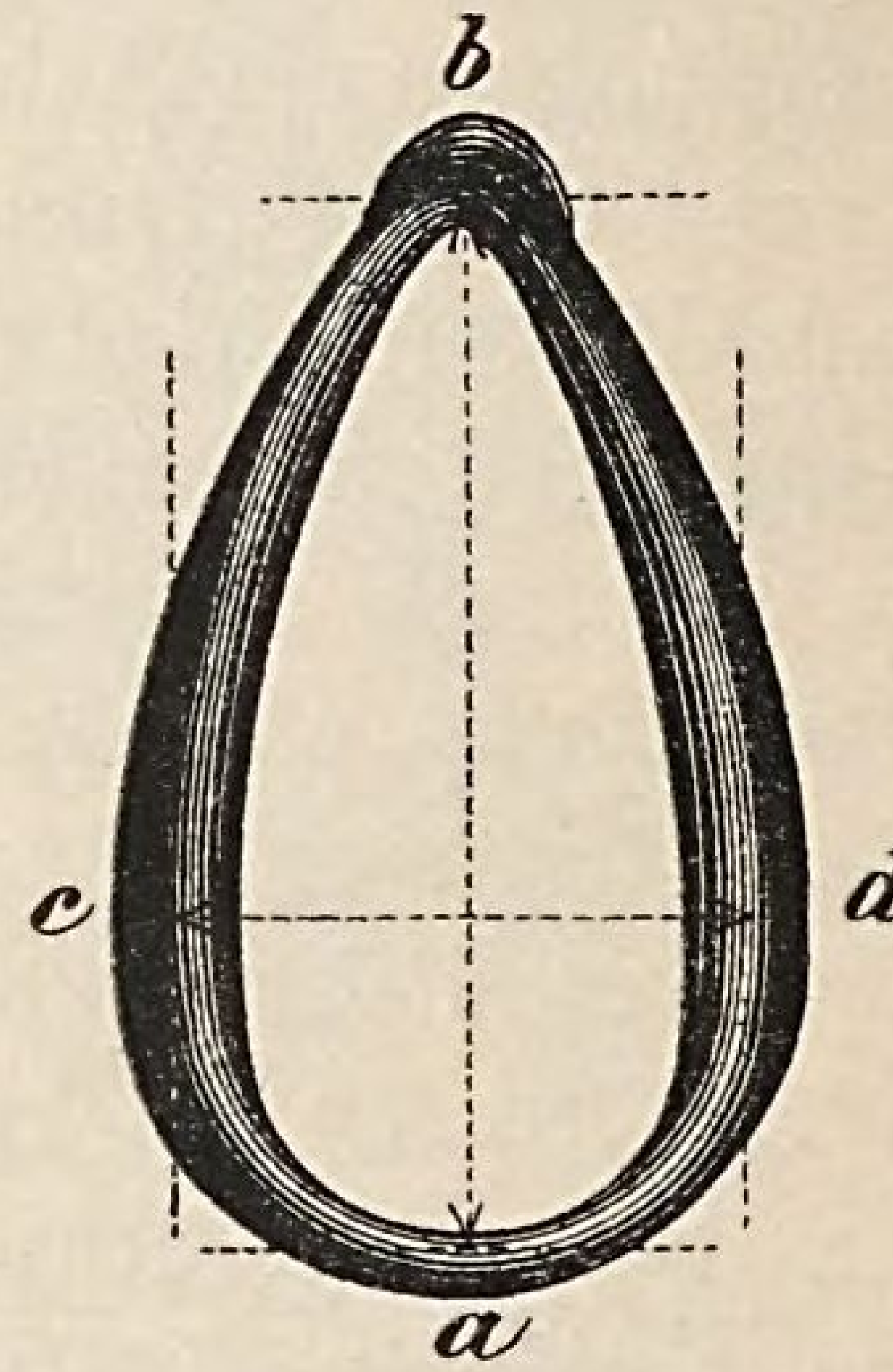


Fig. 33.

Kummet von vorn und von der Rückseite gesehen.

Zugkraft des Pferdes konzentriert, anschließen, so daß der Hals sich unbehindert nach allen Richtungen hin frei bewegen kann.

2. In der Halslänge muß sich unten an der Brust noch soviel Spielraum zeigen, daß man bei ruhigem Stand wie straffem Zuge des Pferdes die Fingerspitzen am Kummete hindurchstecken kann.

An der Hand der Fig. 34 und 35 möge man sich vergegenwärtigen, wie zur vollen und gefahrlosen Ausnutzung der Zugkraft des Pferdes das Kummet richtig konstruiert und aufliegen muß.

Das Schulterblatt, welches die eigentliche Unterlage für das Kummet bildet, unterscheidet man in eine innere glatte (Fig. 34 a a)

und in eine äußere Fläche (Fig. 34, b). Letztere, die Schultergräte genannt, welche längs und inmitten des Schulterblattes hervortritt, bildet nun den eigentlichen Stützpunkt für ein richtig konstruiertes Kummet. Sitzt dieses genau in der schrägen Richtung mit dem Schulterknochen (Fig. 35, a a) an die Gräte (b) angelegt, so paßt es wie angegossen, ein schmerzhaftes Drücken, Durchscheuern ꝛc. ist zur Unmöglichkeit geworden und die auf das Kummet übertragene Zuglast findet nun die wirksamste Verteilung.

Die quer über die zwischen den beiden Buggelenken (c) liegende Vorderbrust bleibt dabei vollständig frei und das Pferd ist in seinen Atmungsbewegungen nicht im geringsten behindert.

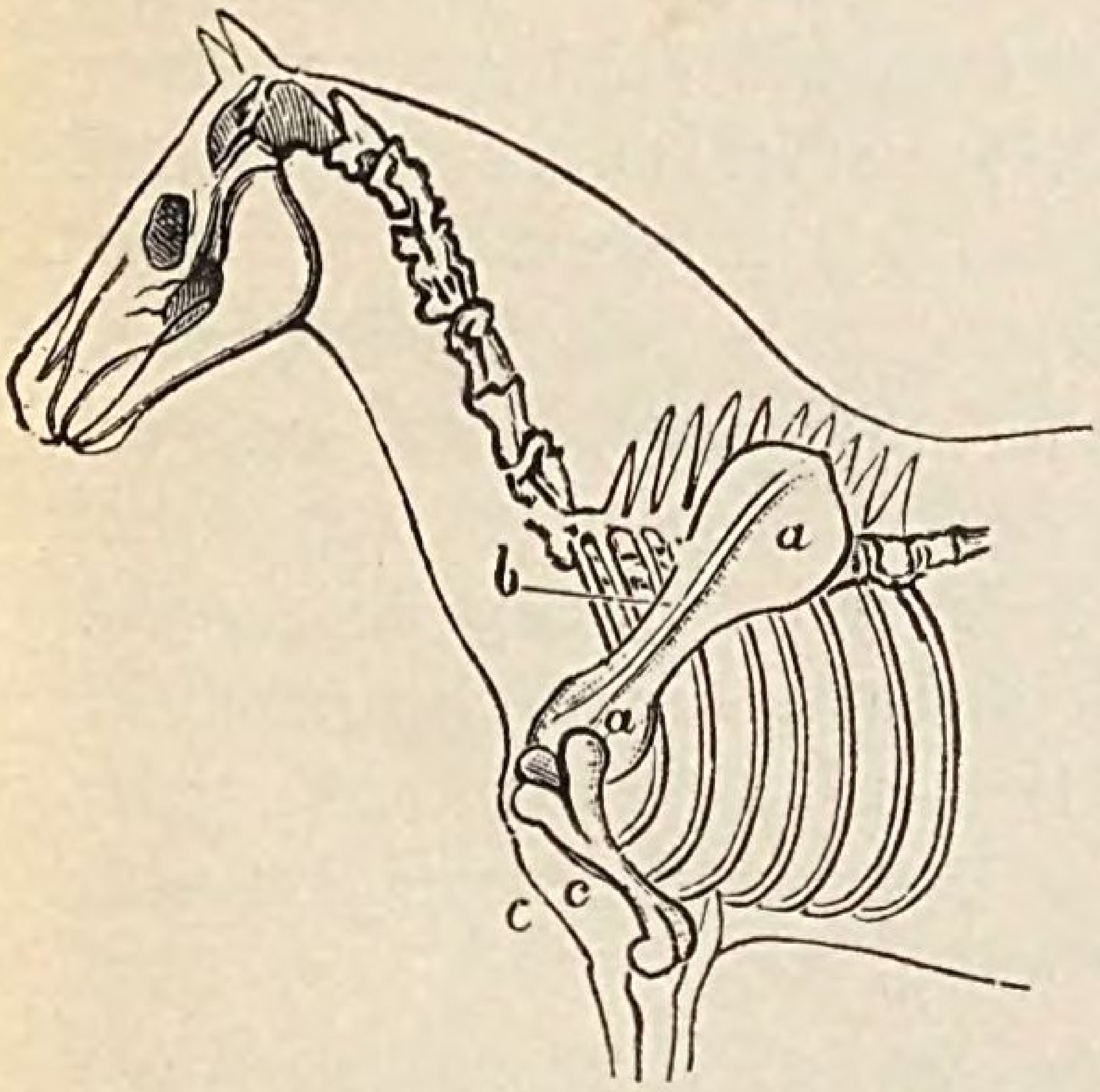


Fig. 34.

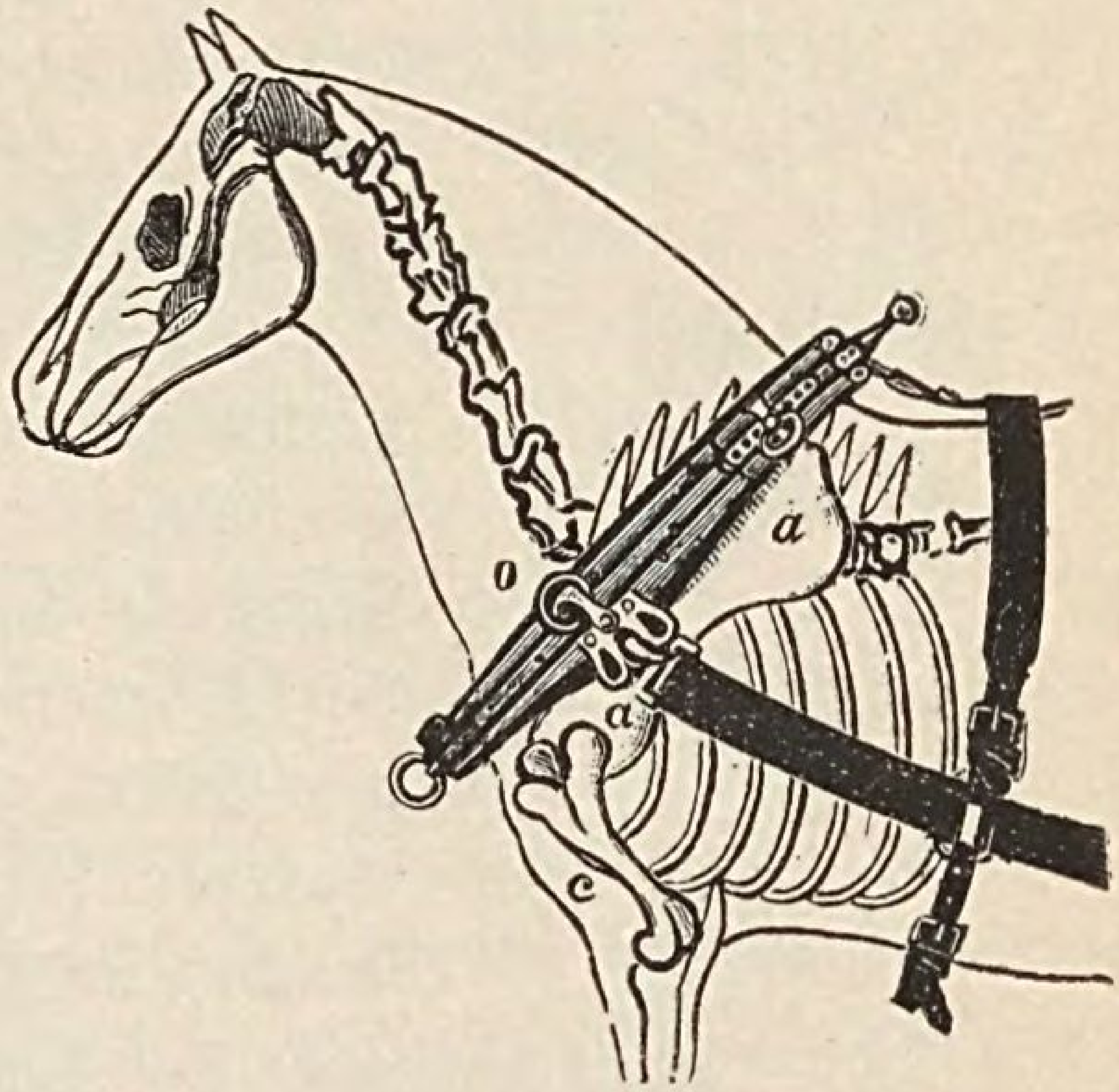


Fig. 35.

Darstellung der richtigen Lage des Kummets.

Eine normale Bauart der Schulterpartie ist aber nicht bei allen Pferden anzutreffen, denn das eine kann mehr steile oder hohe, das andere dagegen mehr schräg gestellte oder tiefe Schultern haben, eine Thatsache, die von weniger gewissenhaft arbeitenden Sattlern nicht genug beachtet wird und den meisten Laien unbekannt bleibt. Die sich durch abnorme Schulterblätter ergebenden Übelstände werden durch die Verstellbarkeit der Zugvorrichtung an den gen. Stallkummeten (siehe Fig. 35, o) sofort beseitigt, denn durch das Hoch- oder Tiefstellen der Zugstränge findet das Kummet stets den richtigen Sitz je nach Beschaffenheit der Schulterknochen.

Mit Hilfe eines sog. Pferdehalsmessers (Profilographen) ist die Fabrik außerdem imstande, durch einfaches Herunterziehen des Apparates sofort ein haarscharfes Bild der Hals- und Schulterpartie des Pferdes zu fixieren, was sich durch Band- und Metermaße nur in unvollkommener Weise erzielen läßt.

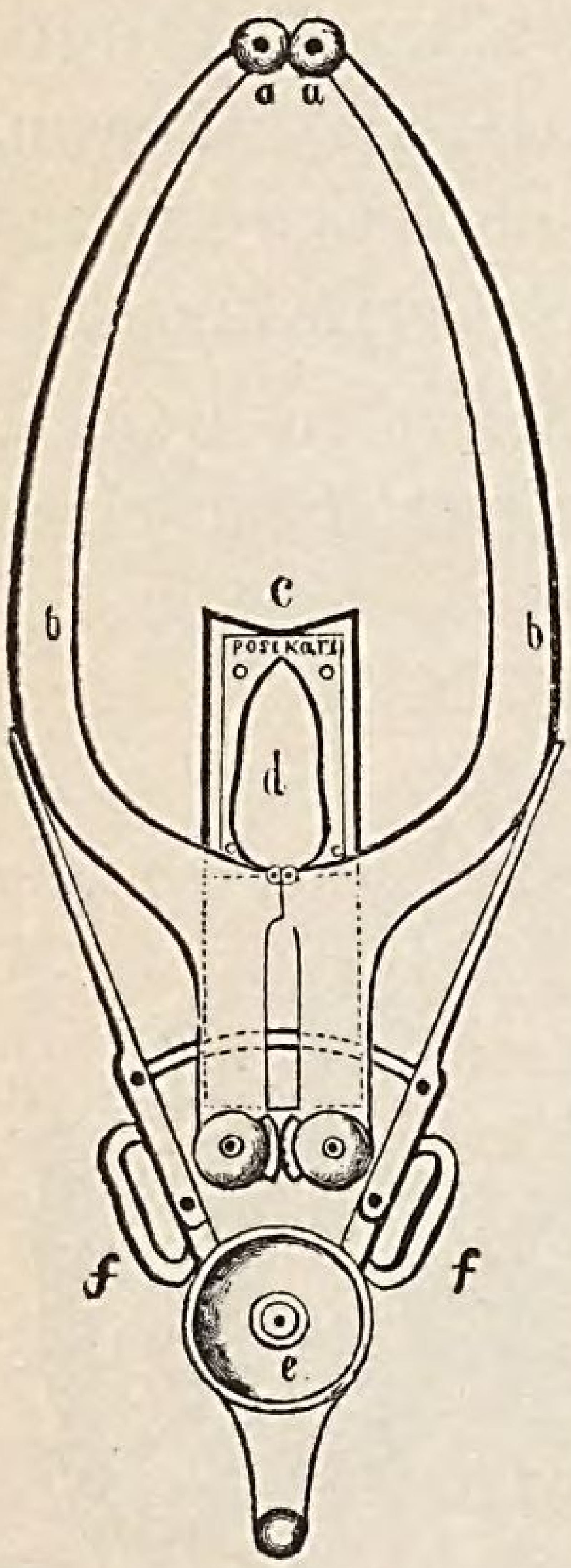


Fig. 36.
Pferdehalsmesser.

Infolgedessen können die Kummete, ohne daß das Pferd gesehen wird, gleich genau passend geliefert werden.

Durch den Profilographen (Fig. 36) ist Jedermann imstande, die richtige Kummetlage am Pferd zu ermitteln und dann durch das einfache Herunterziehen des Apparates sofort das genaue Bild derselben auf einer Karte gezeichnet fertig vor sich zu haben.

Diese Karte wird zu dem Profilographen gratis geliefert und befinden sich auf derselben Centimetermaß-Skalen in vierfach verjüngtem Maßstabe nach allen erforderlichen Richtungen. Auf diesen erscheinen die Originalmaße der Pferdehälse auf das genaueste zum Ablesen fertig. Jedwede Berechnung ist vollkommen ausgeschlossen.

Die Fabrik versendet den Profilographen zum Maßnehmen nur gegen Nachnahme von Mk. 20.—, nebst Porto als 5-Kilo-Packet. Diese Mk. 20.— werden nach Rücksendung desselben bei der Kummetrechnung in Abzug gebracht. Gebrauchsanweisungen liegen dem Profilographen stets bei. —

Der Kammdeckel, ein mit Leder bezogenes Eisengestell, in welchem sich sämtliche Geschirrteile vereinigen, ist sattelartig gestaltet und gepolstert. Auf ihm befinden sich die Kammdeckelschlüssel, durch welche die Leinen geführt werden, und die Auffatzhaken. Befestigt wird der Kammdeckel auf dem Pferde durch den großen Bauchgurt, deren Schnallen sich beim Handpferd rechts, beim Sattelpferd links befinden. Über dem großen Bauchgurt liegt noch der Sprenggurt, welcher besonders beim Sellet- oder Einspännergeschirr (das

Sellet (Sattelchen) ist ein etwas verbreiterter Kammdeckel) von Wichtigkeit ist, da in ihm, bezw. in den an ihm befestigten Scherbaumträgern die Scherbäume ruhen und eingeschnallt werden.

Das Hinterzeug besteht aus dem Umlauf oder Hinterblatt, welches um die Dickbeine des Pferdes läuft und von den Schwebe-riemen getragen wird. Die Schweberiemen und die Schleppriemen oder Strangträger werden durch den Rückenspieler gehalten, welcher am Kammdeckel eingeschnallt in den Schwanzriemen ausläuft. Die Schweifschlinge soll stark und gut gepolstert sein, damit die Rübe nicht gescheuert wird.

Die Stränge, von starkem, mehrfach zusammengenähtem Leder gefertigt, werden mit dem Kummet durch die Vorderblätter verbunden, welche mit einem Haken in die Strangösen eingehakt, bezw. auch auf andere Weise befestigt sind. Eine große und starke Schnalle, die Strangschnalle, welche noch mittelst eines besonderen Riemens am Kammdeckel hängt, bildet die Verbindung zwischen Vorderblatt und Strang, dessen Enden in die am Vorderblatt befestigten Strangschlaufen gesteckt werden. Der untere Teil des Stranges endet in die mit Ledergriff versehene eiserne Strangschlaufe, welche auf das Ortscheit bezw. die bei städtischem Fuhrwerk beliebten, auf der Sprengwage befestigten Stranghalter gestreift wird. Für die Pferde ist die Ortscheitanspannung die weitaus schonendere, da ein bewegliches Ortscheit jeder Bewegung der Schulter nachgiebt. Selbstverständlich müssen die Ortscheite breiter als das Pferd sein, damit dieses nicht durch die Stränge berieben wird. — Hierbei möchte ich auch der jetzt von verschiedenen Seiten fabrizierten Pferdeschoner Erwähnung thun, deren Anbringung zwischen Strang und Ortscheit auf das eingehendste empfohlen werden kann, da bei ihrer Anwendung die Pferde thatsächlich gegen die Stöße des Wagens geschützt sind und beide demnach länger brauchbar sein werden.

Die Aufhalter haben die Bestimmung, die Deichsel zu führen und beim Bergabfahren den Wagen zu hemmen oder denselben zurückzuschieben. Sie sind meist an dem Schlußring des Kummetes angebracht und führen von hier aus in eine an der Spitze der Deichsel befestigte eiserne Öse. Diese Anspannungsart ist jedoch nicht rationell, denn die Pferde werden dadurch einerseits aus der Zugrichtung gedrängt, anderer-

seits wird das Kummet dadurch aus seiner guten Lage und zwar nach innen verzogen. Eine bessere Anbringung der Aufhalter am Kummet wird durch einen an den Strangösen angebrachten Riemen hergestellt, auf welchem der Aufhalter läuft. Befindet sich außerdem ein Querriegel an der Spitze der Deichsel, so stehen die Pferde ganz korrekt im

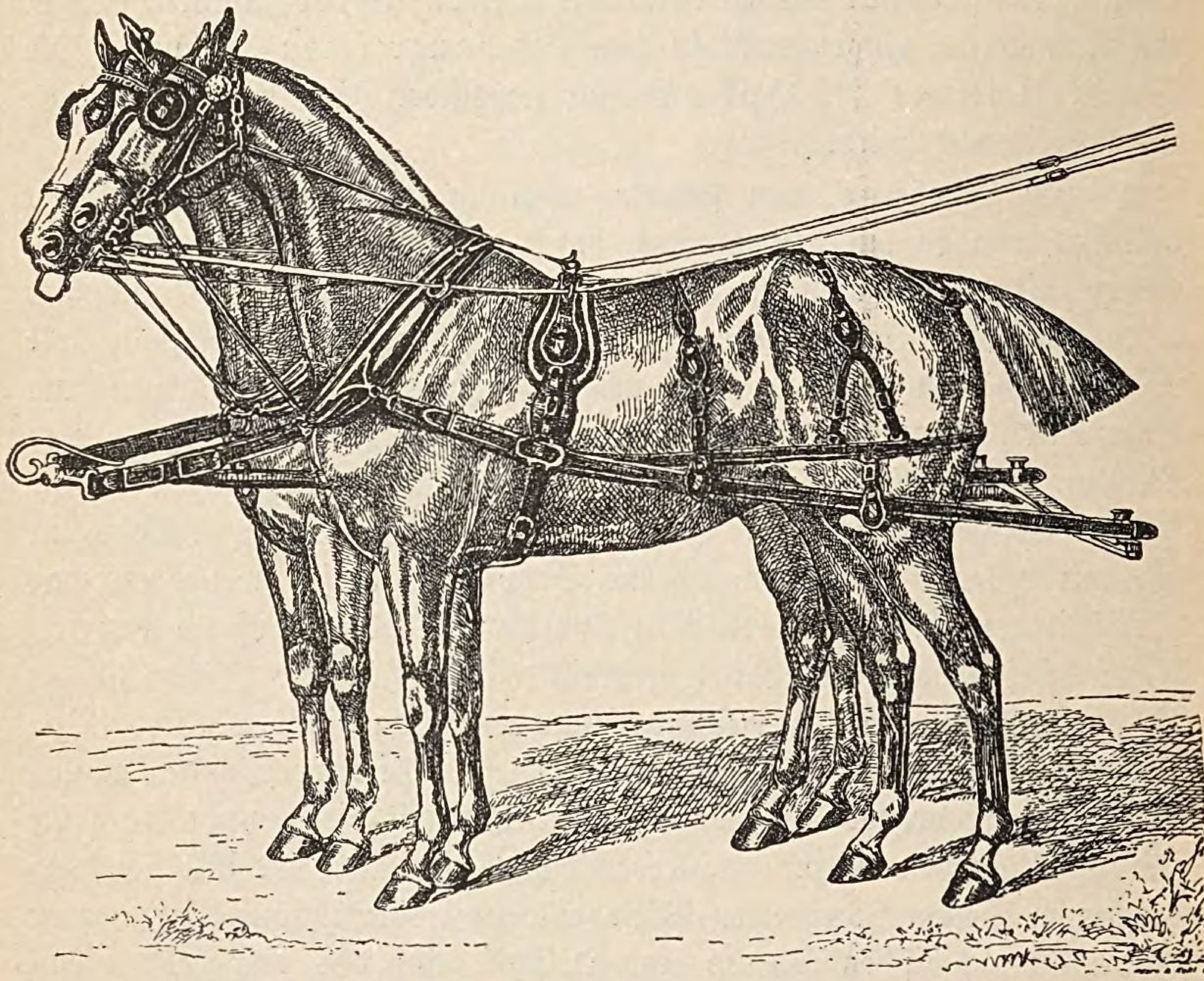


Fig. 37.
Schweres Kummetgeschirr.

Geschirr, denn das Kummet bleibt unverändert in seiner ruhigen Lage und die Aufhalter wirken in der Richtung der Zuglinie, was von besonderer Wichtigkeit ist. Die modernen Kettenaufhalter halte ich um deshalb nicht für sehr empfehlenswert, weil sie im Gange bei ihrer Schwere außerordentlich schwanken und dadurch die Pferde doch belästigen, — auch erfordert es viel Zeit und Mühe, sie in blankem Zustande zu erhalten. Lederaufhalter in der geschilderten Ausführung

erscheinen mir praktischer. — Des ferneren befindet sich am Geschirr noch ein Sprungzügel, welcher vom Schlußring des Kummetes nach dem Sprenggurt führt und die Lage des Kummetes sichern hilft. Irrationell ist es, diesen Sprungzügel bis zur Auffatztrense durchzuführen, wie es z. B. Fig. 37, ein schweres modernes Gala-Kummetgeschirr, zeigt, weil die Pferde dann wie in einen spanischen Bock gespannt sind, was infolge des sich bildenden Schmerzes in den Nackenmuskeln weder in Bezug auf sicheres Treten, noch auf ein ruhiges Gangwerk von wohlthätigem Einfluß ist. —

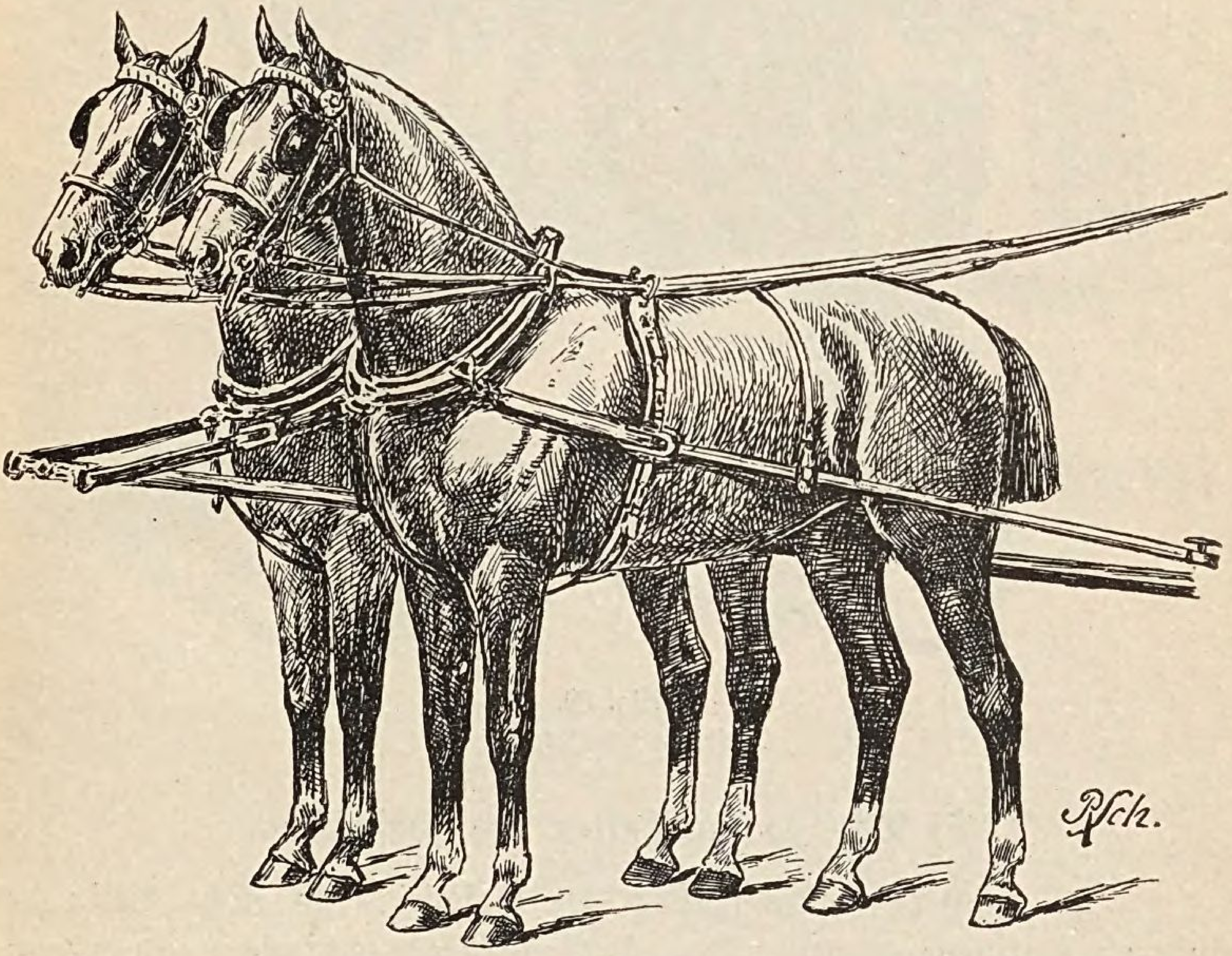


Fig. 38.
Leichtes Kummetgeschirr.

Bei den Kummetgeschirren hat man die Benennung leichte und schwere. Ersteren fehlt das Hinterzeug, sie führen nur Kummet, Kammdeckel und Stränge, letztere, welche auch als Galageschirre fungieren und dann reich mit Metallplatierungen verziert sind, führen das Hinterzeug. Fig. 37 zeigt ein derartiges schweres, Fig. 38 ein leichtes Kummet-

geschirr in korrekter Anspannung, während Fig. 39 ein Einspänner-(Sellet-) Geschirr darstellt, bei welchem allerdings Aufsatzzügel und Sprungriemen überflüssig sind.

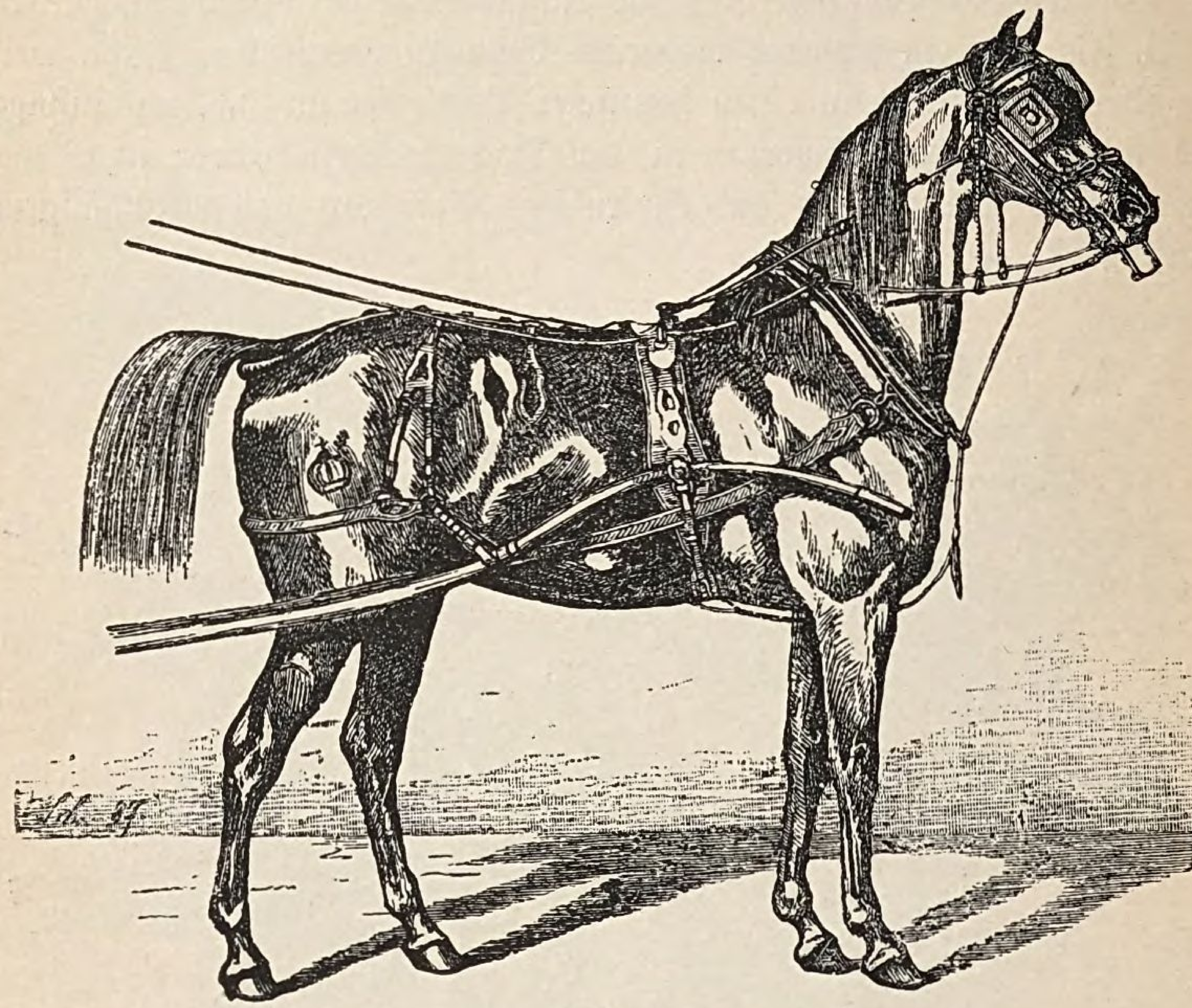


Fig. 39.
Einspänner-Selletgeschirr.

f) Das Instandhalten des Geschirres.

Das saubere Instandhalten des Geschirres ist nicht allein des äußeren Ansehens wegen nötig, sondern dient auch zur Konservierung desselben. Jede geringfügige Verletzung ist sofort zu reparieren, wenn aus derselben keine größere werden soll. In erster Linie sind die Geschirre nicht im Stall, sondern in einer besonderen Geschirrkammer aufzubewahren, wo sie auf Geschirrhaltern sauber aufgehängt werden. Zur Reinigung der Geschirre wird das Kummet ausgeschnallt. Sämtliche aus Lackleder bestehenden Teile werden mit einem Rehlederlappen abgewischt, Schweiß und Schmutz an der Innenseite mit einem feuchten

Schwamm entfernt. Der plattierte Beschlag wird am besten mit Schlemmkreide und Spiritus geputzt, ev. auch mit Putzpomade.

Die obigen Lederteile werden feucht vom Schmutz gereinigt, wenn derselbe naß darauf gekommen ist, Staub wird abgebürstet. Die Wiederherstellung des Glanzes kann man durch einen dünnen Überzug von Lederappretur oder durch Wichsen mit Geschirrwichse bewirken. Damit das Leder nicht hart und brüchig wird, muß es hin und wieder eingefettet werden, wozu sich Lanolin besonders eignet. Das Auflackieren von Lackleder sollte man so lange als möglich vermeiden. Eine Mischung von Schwefeläther und Wachs (letzteres wird in geschabtem Zustande darin aufgelöst) verleiht demselben neuen Glanz. Überhaupt empfiehlt es sich, bevor man das Geschirr neu überzieht, zuerst den darauf haftenden alten Überzug abzuwaschen.

Die Gebisse werden, wenn sie vernickelt sind, naß abgewaschen und sauber abgetrocknet, poliertes Stahl aber mit der Polierkette aufpoliert, von denen die auf Leder gearbeiteten am praktischsten sind.

IV. Abschnitt.

Der Wagen.

a) Form und Verwendung.

Wir dürfen dem Gefährt, wozu auch der Schlitten gehört, nur eine kurze Betrachtung schenken, da im allgemeinen die Technik des Baues darin so weit vorgeschritten ist, daß man bei renommierten Firmen das Gute angeboten erhält. Selbst die nicht dem Luxus, sondern dem Transport von Waren dienenden Gefährte (Geschäfts-Fuhrwerke) sind heut zu Tage praktisch und das Auge angenehm berührend ausgestattet. Hervortretende Gesichtspunkte bei der Herstellung von Wagen sind Leichtigkeit, elegante Bauart und Dauerhaftigkeit. Erstere wird durch hohe Räder, leichtes (aber zähes) Material (Hickoryholz) und die möglichste Nahestellung der Achsen zu einander erreicht. Daß die Vorderräder kleiner als die Hinterräder sind, hat seinen Grund in der möglichst parallel mit der Fahrstraße anzubringenden Zuglinie und damit der Wagen durch Untertreten des Rades unter den Kasten wendig wird.

Die zweiräderigen Wagen (Gig. Dogcart), welche als Herrenfuhrwerk neuerdings viel im Gebrauch sind, sind infolge verminderter

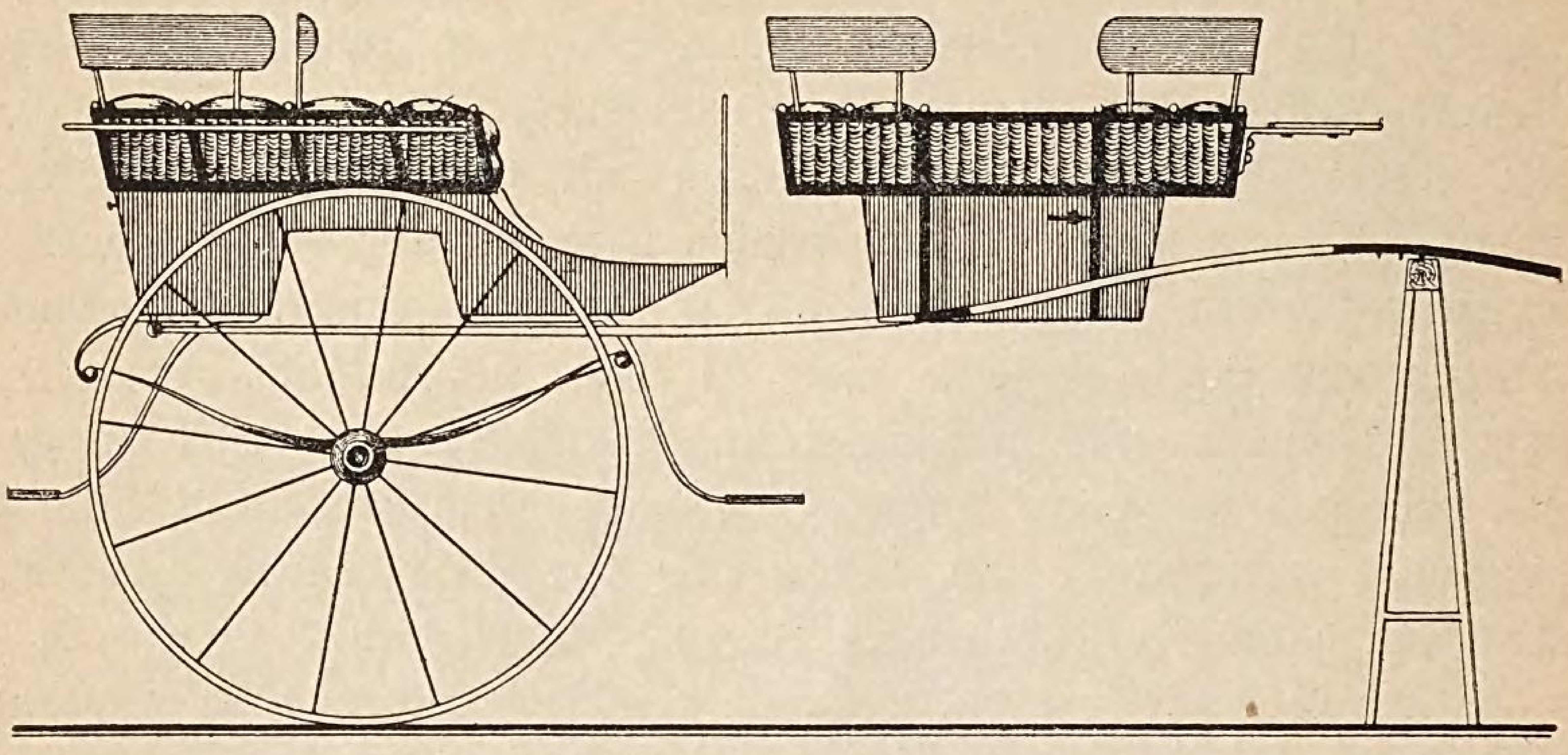


Fig. 40. Dogcart.

Reibung verhältnismäßig am leichtesten. Fig. 40 zeigt einen Dogcart neuerer Konstruktion.

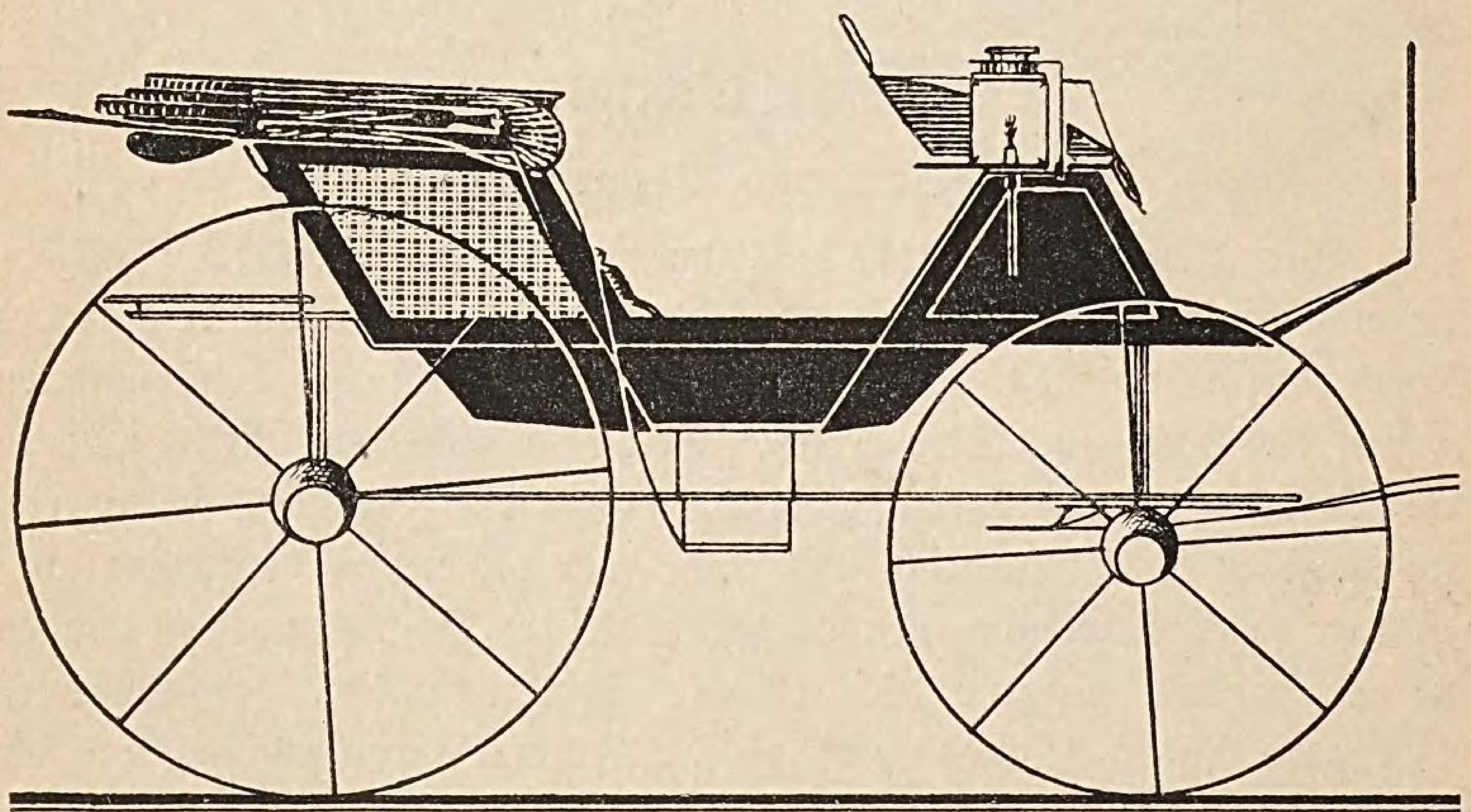


Fig. 41. Amerikain.

Bei vierräderigen Gefährten, welche in der Neuzeit meist mit Druckfedern versehen werden (im Gegensatz zu den C-Federn, in denen der Wagenkasten früher hing, und die man heutzutage fast nur noch

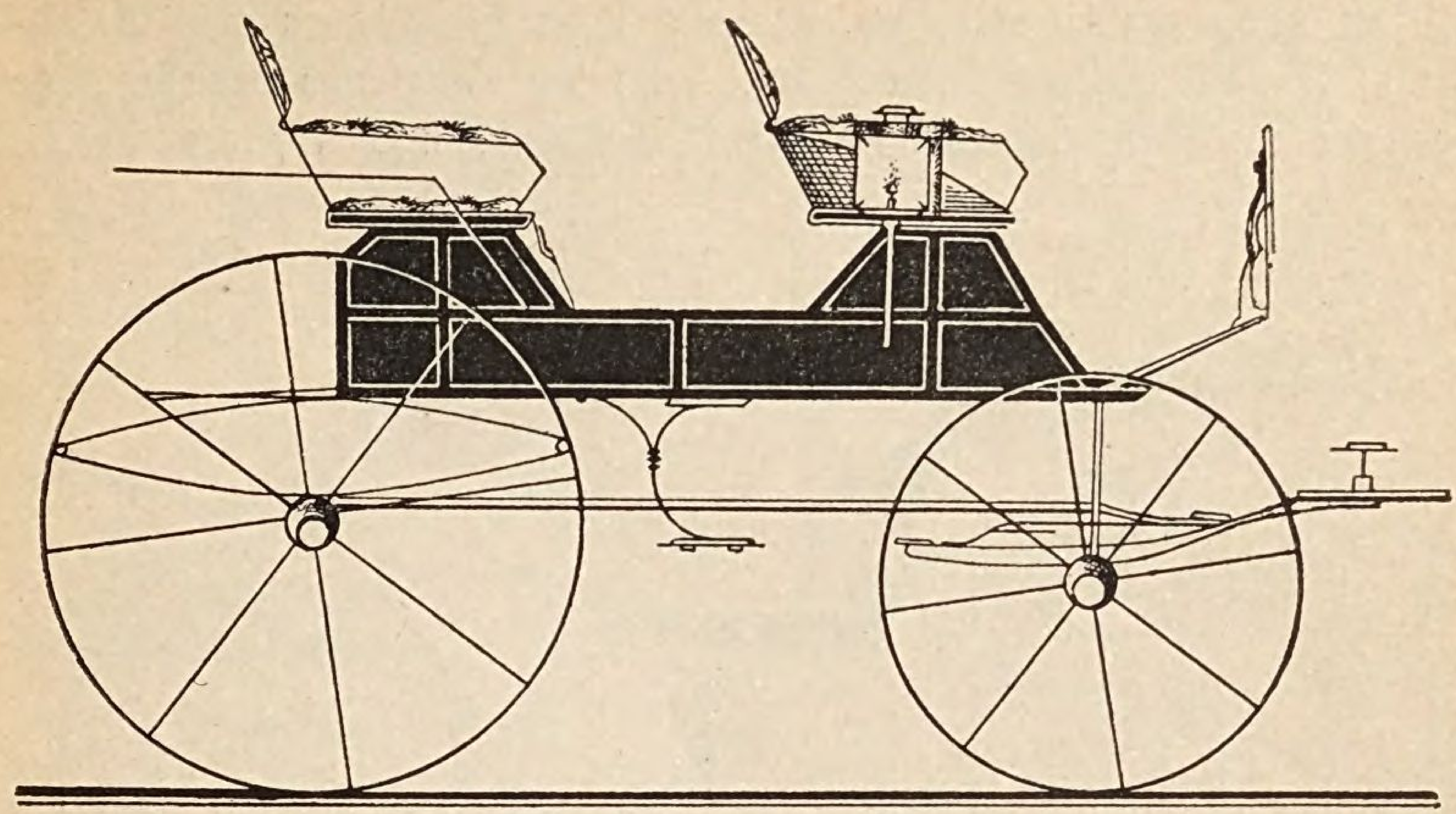


Fig. 42. Sandschneider.

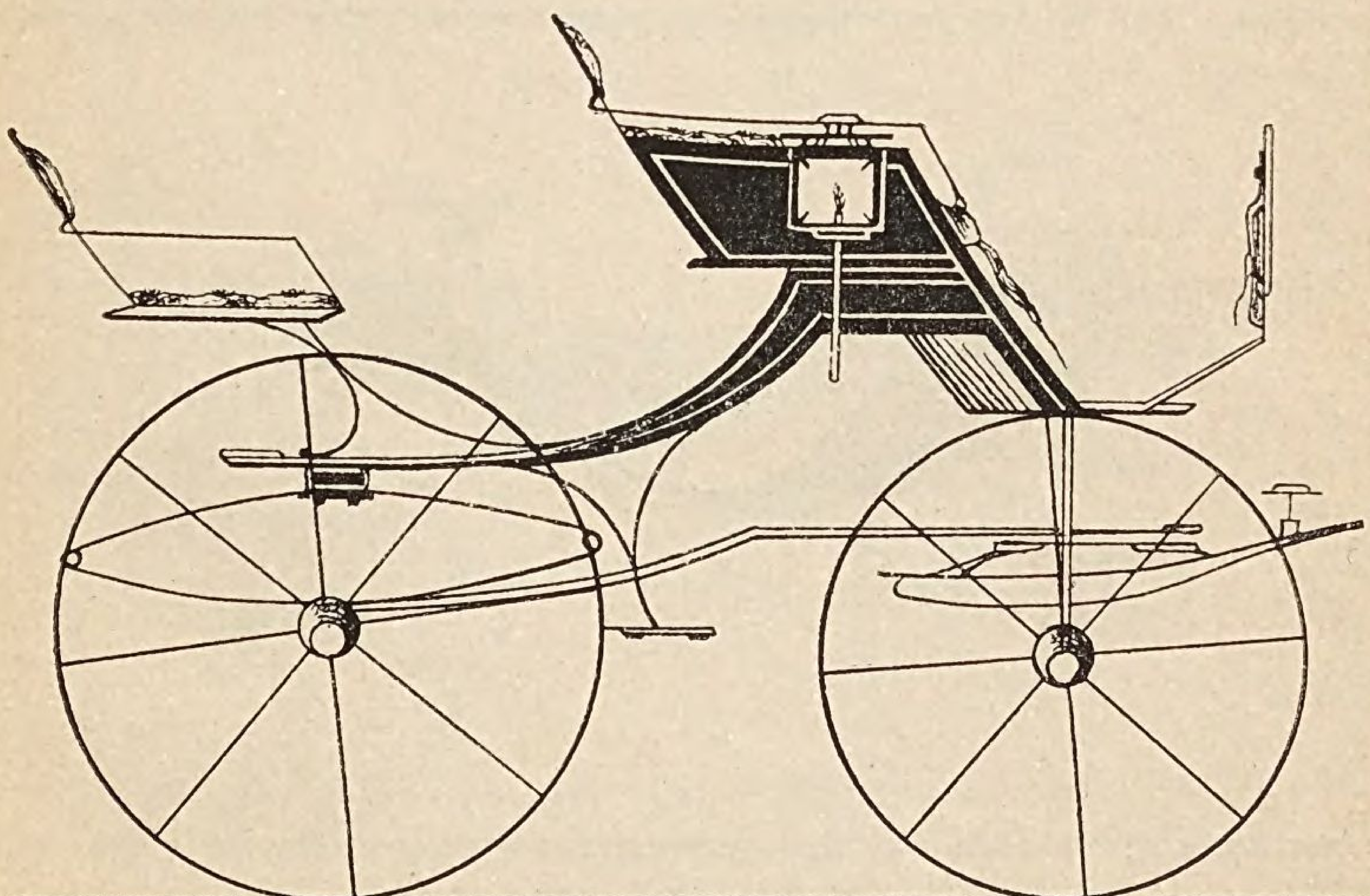


Fig. 43. Kutschierphaëton.

bei Galawagen findet), bildet der Langbaum eine wesentliche Erleichterung für den Zug. Derselbe ist für die Stadt jedoch meist garnicht im Gebrauch, sondern Vorder- und Hinterachse sind durch den Wagen-

kasten selbst verbunden. Fig. 41 zeigt einen Jagdwagen oder Amerikain, Fig. 42 einen Sandschneider, beide mit Langbaum versehen, wie es für den Gebrauch auf nicht harten Wegen, also auf dem Lande,

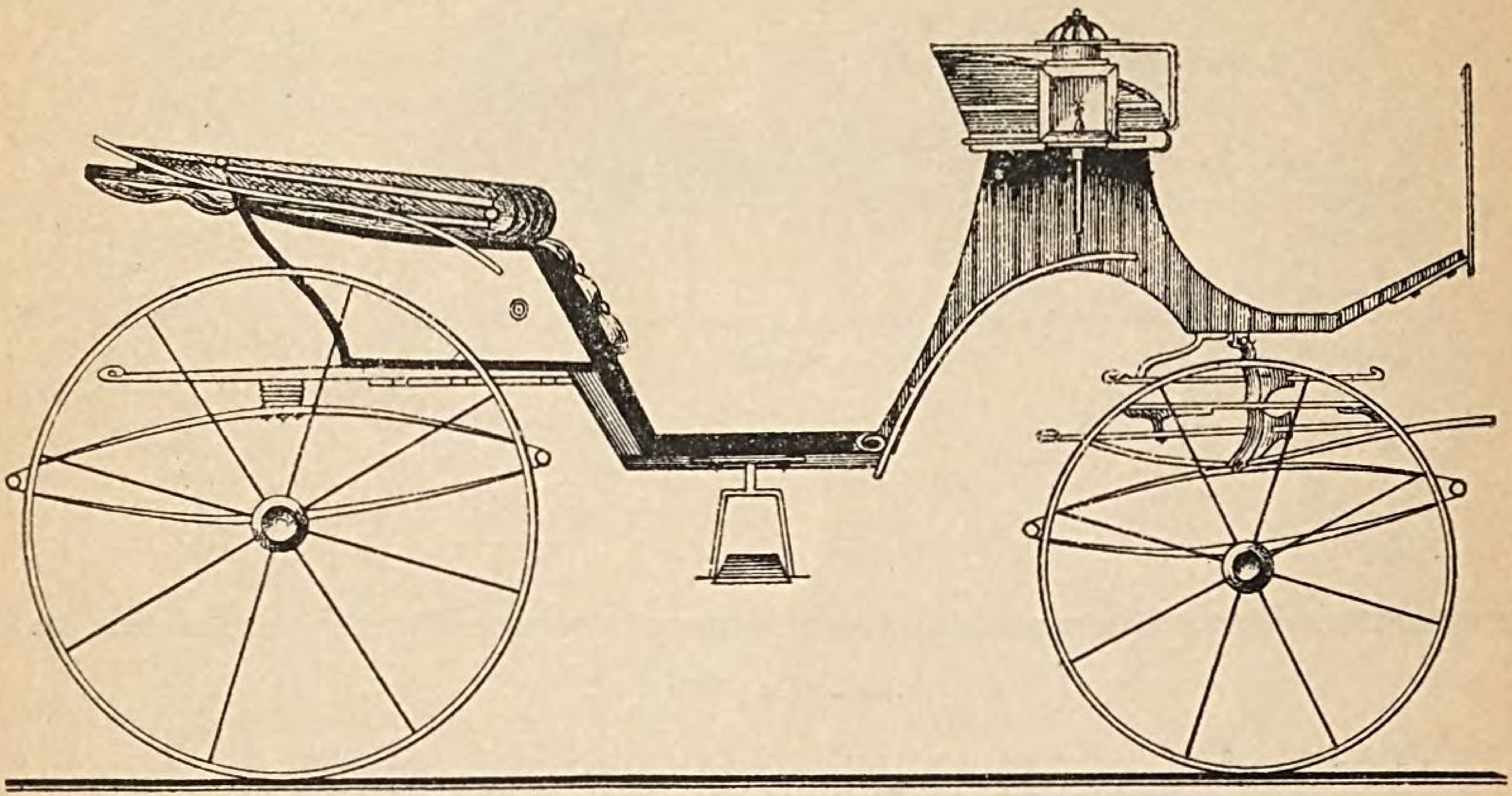


Fig. 44. Herrenphaëton.

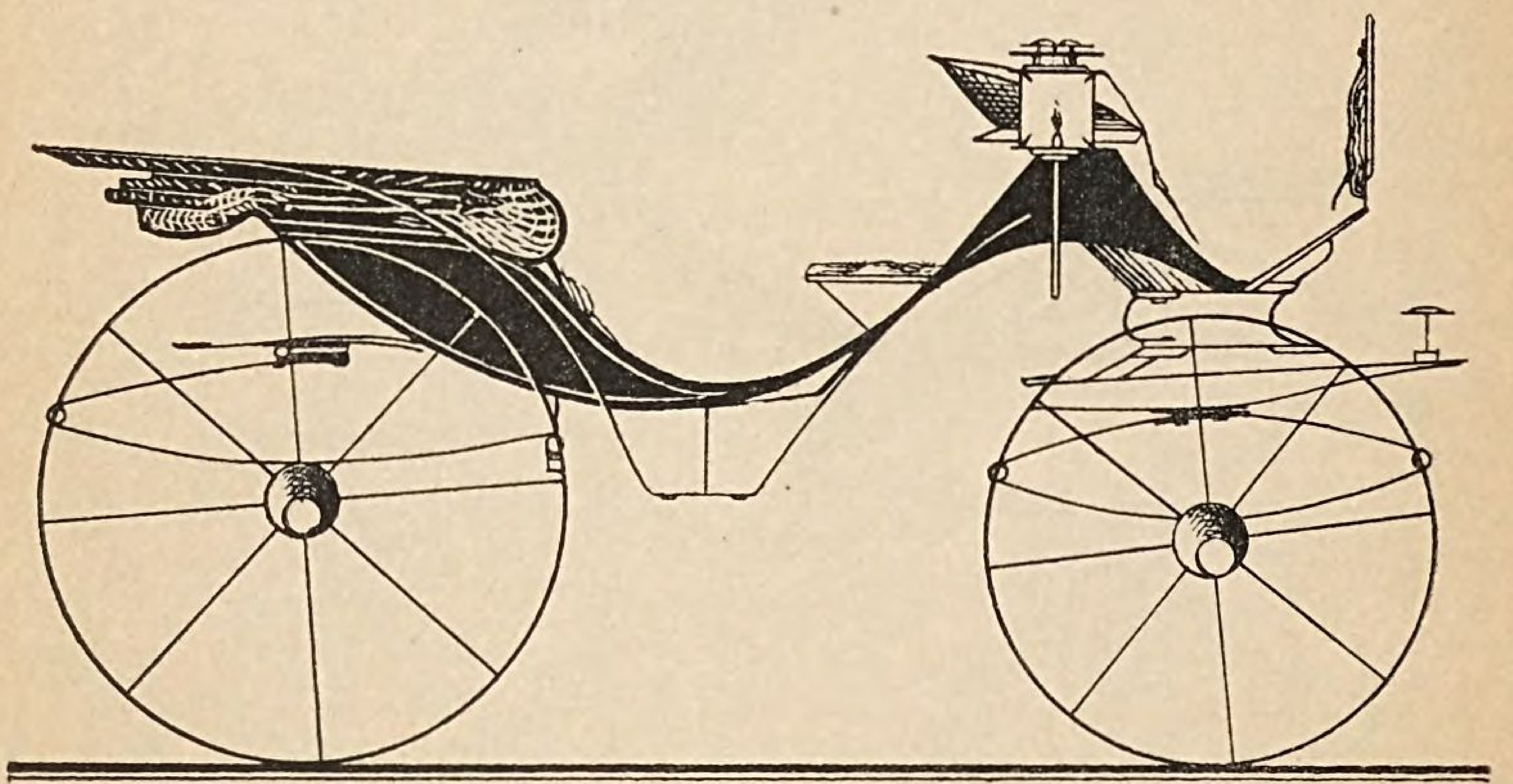


Fig. 45. Viktoriachaise.

am praktischsten ist. Ein leichtes Herrengefährt mit Langbaum, zum Selbstkutschieren (Kutschierphaëton) zeigt Fig. 43 und Fig. 44 einen Herrenphaëton ohne einen solchen für Insassen. Als leichtes Promenadengefährt für Damen eignet sich die Viktoriachaise (Fig. 45), während

das geschlossene Koupée (Fig. 46) für Fahrten zu Gesellschaften, für Ärzte u. s. w. bestimmt ist. Für mehrere wie 2 Personen bestimmt

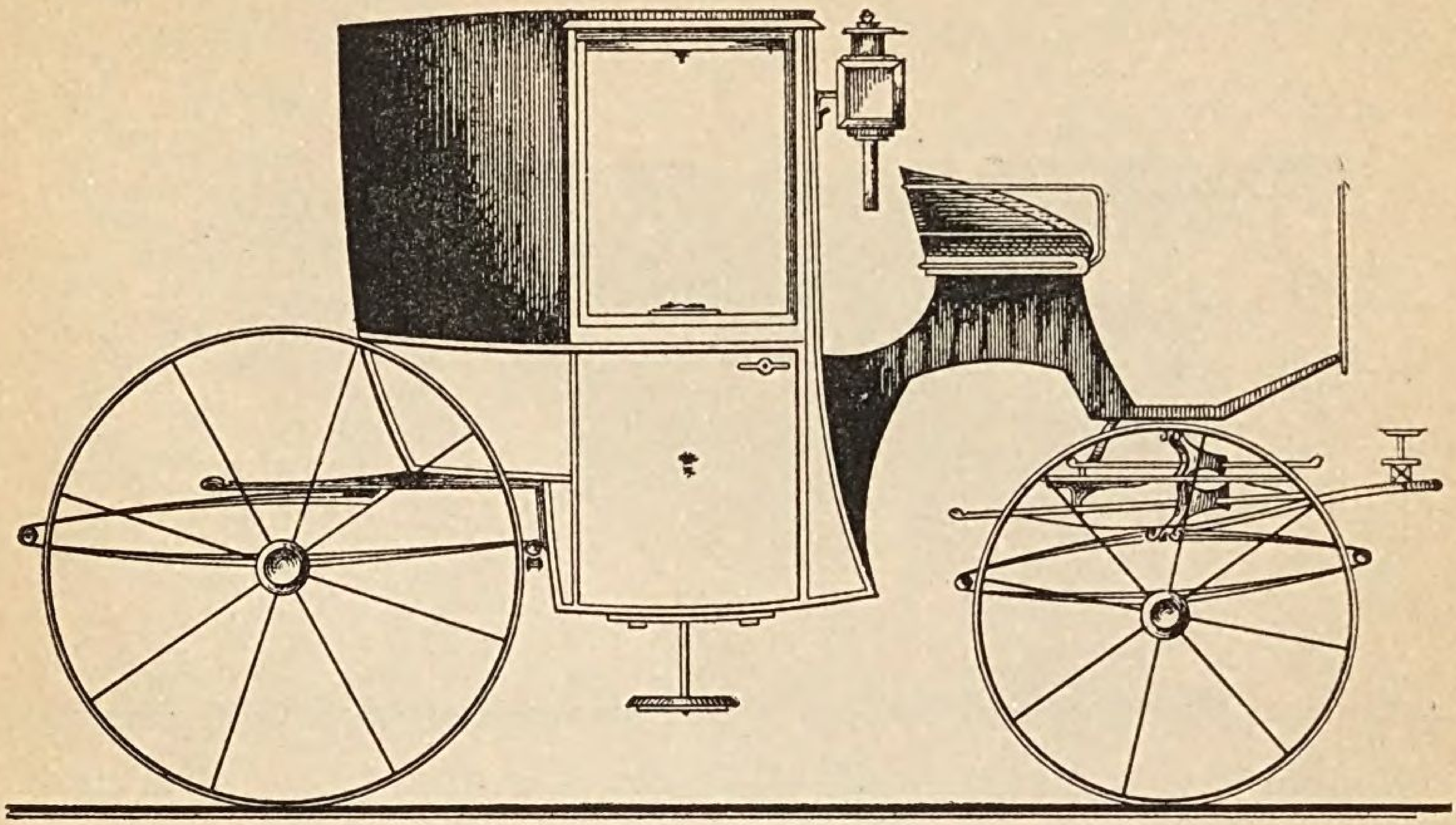


Fig. 46. Koupée.

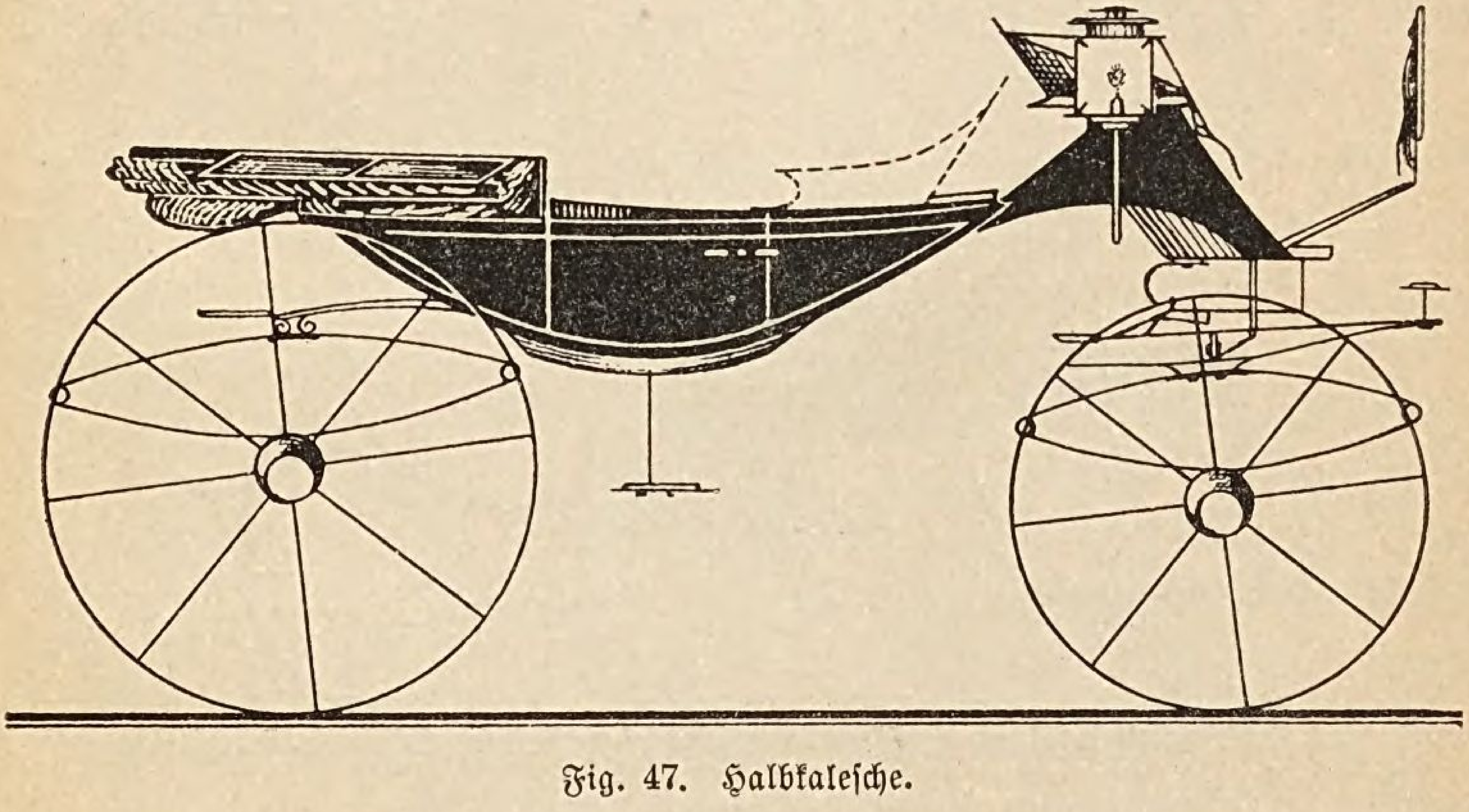


Fig. 47. Halbkalesche.

sind die bequemen und eleganten, wenn auch etwas schweren Halbkaleschen und Landauer (Fig. 47 und 48). Dazwischen liegend, bezw. auch für besondere Zwecke bestimmt, giebt es noch außerordentlich viele Muster, auf welche näher einzugehen wir uns an dieser Stelle

versagen müssen; jedenfalls stellen die hier aufgeführten die Hauptrepräsentanten ihrer Gattung dar.

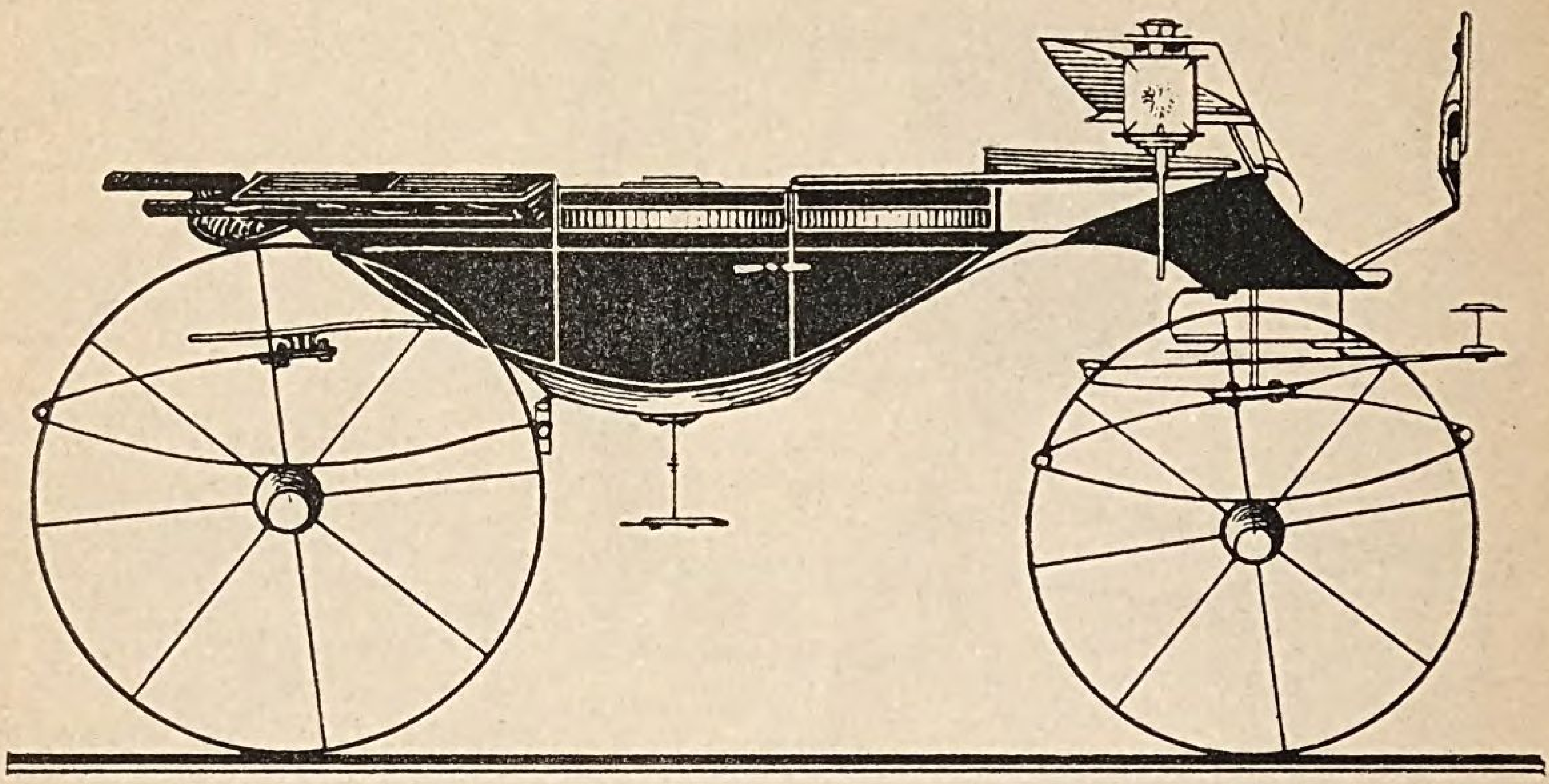


Fig. 48. Landauer.

Von den Schlitten zeigt als solche Fig. 49 einen Rennschlitten mit Pritsche, Fig. 50 einen 4sitzigen Schlitten, ebenfalls mit Pritsche, beide in moderner Form. Die Spur derselben ist schmaler als

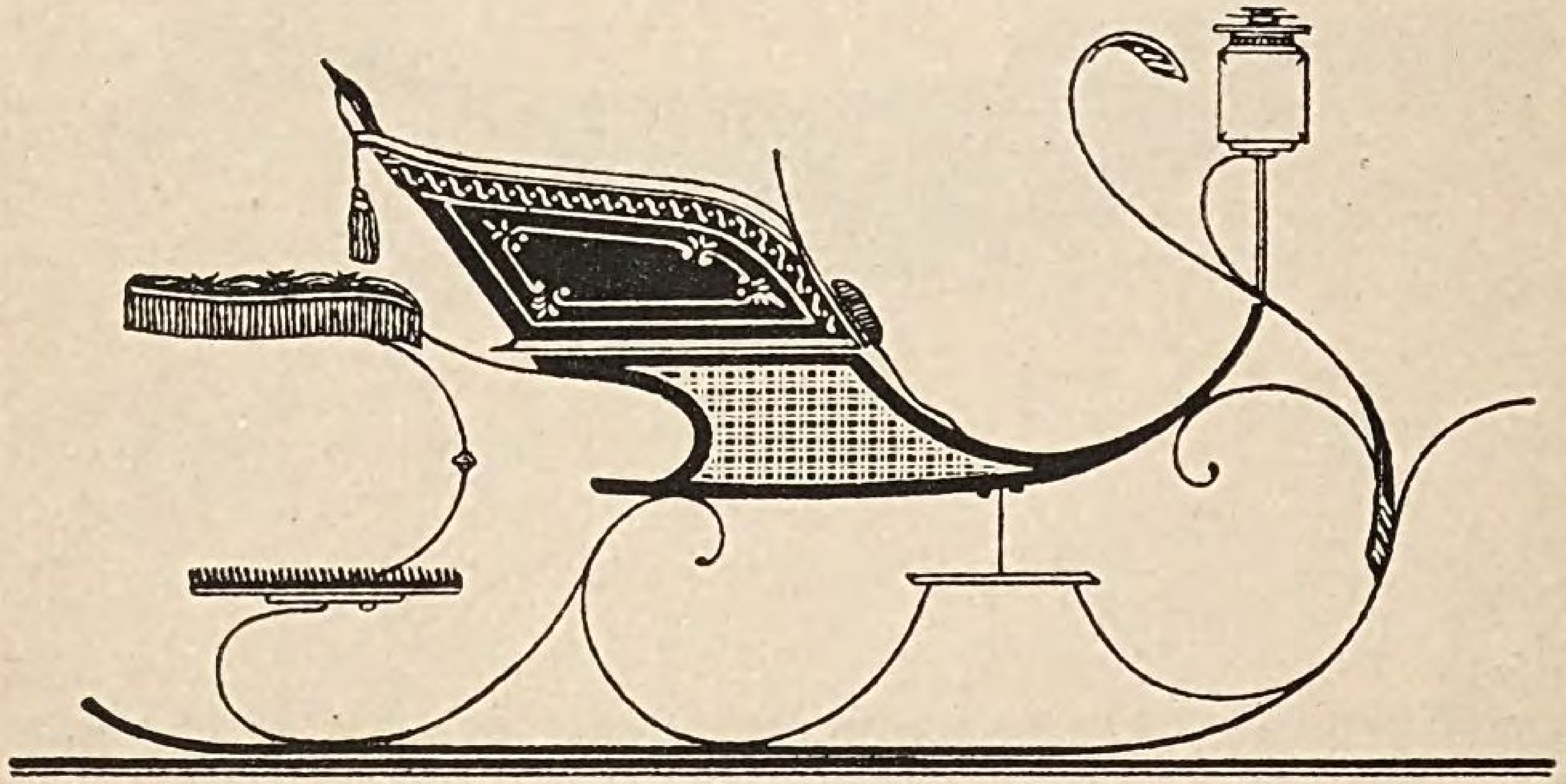


Fig. 49. Rennschlitten.

die der Räder, um die Spuren derselben vermeiden zu können. Da der Schlitten in schneller Gangart bei den Wendungen sehr schleudert, so sind die Kurven mit demselben größer zu nehmen

und langsameren Tempos auszufahren, was man auch zur Vermeidung des Bruches der Stange, bezw. beim Einspänner eines Scherbaumes zu beachten hat. Am Hinterrande der Kuffen angebrachte sog. „Eisfedern“, auf welche der Kutscher bei der Wendung tritt, dienen

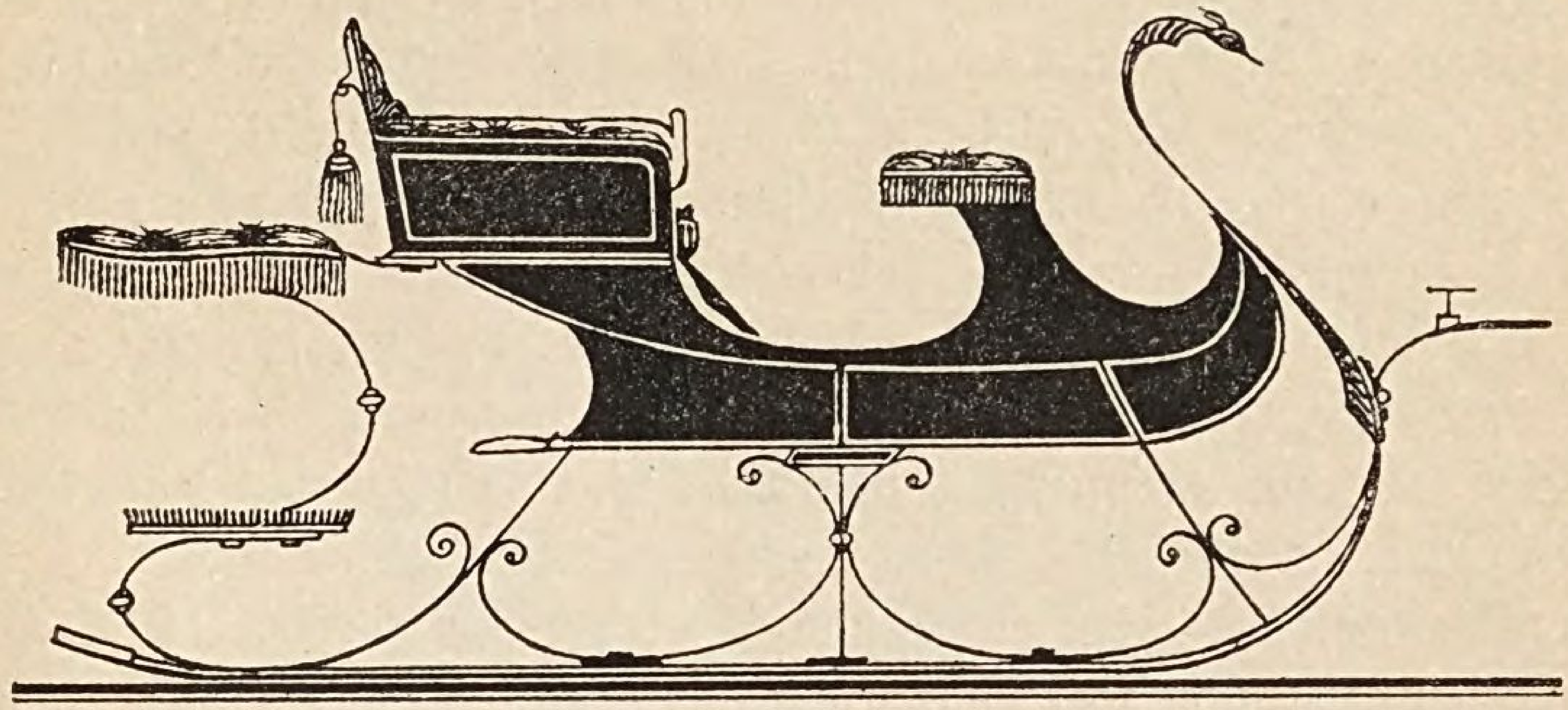


Fig. 50.
Viersitziger Schlitten.

als Sicherheitsmaßregel gegen das Schleudern bezw. beim Bergabfahren als Hemme.

b) Instandhaltung des Wagens.

Die Instandhaltung des Gefährtes erfordert, da dasselbe einen ziemlichen Werth repräsentiert, die besondere Aufmerksamkeit des Kutschers, um dasselbe lange frisch zu erhalten und angenehm in die Erscheinung treten zu lassen. Das Wichtigste ist die Erneuerung des Achsenöls, damit sich „das Rad nicht heiß läuft“, wodurch bei den neuerlich meist überall mit Patentachsen versehenen Wagen plötzliche Unbeweglichkeit desselben eintreten kann. Die Revision darauf hin, bezw. die Neueinölung muß alle 4—6 Wochen eintreten, wobei zu beachten ist, daß die peinlichste Reinigung der Achsenschenkel, der Kapsel und der Nabe vor dem Eingießen des Öls stattzufinden hat. Die Lederscheiben werden von Zeit zu Zeit durch neue zu ersetzen sein, und ist besonders zu beachten, daß die Kapsel genau und fest wieder aufgeschraubt wird. Sämtliche Schrauben und Scharniere, welche sich am Wagen befinden, (auch die dazu auseinander zu nehmenden Federblätter) sind mit Fett zu versehen, ebenso wie der Wagenkranz. Sämtliche mit Lacküberzug versehenen

Holz- und Lederteile des Wagens sind besonders vorsichtig zu behandeln, wenn sie längere Zeit im Glanz der Neuheit prangen sollen, da besonders in erster Zeit jede darauf lange Zeit haftende Wasser- oder Schmutzspritze Flecke erzeugt. Der Wagen ist daher zuerst gründlich abzubrausen und demnächst sauber mit einem weichen Lederlappen nachzutrocknen — einer Bürste darf man sich dabei nur zur Reinigung der Räder bedienen. Das Polieren mit dem Leder muß stets dem Strich nach von oben nach unten geschehen. Daß die Polster gründlich gebürstet und geklopft werden, versteht sich von selbst und die Behandlung der Lederteile, des Verdecks, der Schoß- und Spritzleder geschieht analog der des Geschirres. Außer der Wagenwippe zum Heben der Achsen bedarf man zur Reinigung des Wagens nachstehender Gegenstände: einen guten, weichen Schwamm, zwei Lederlappen (für feucht und trocken), eine Speichenbürste, eine Wagenbürste, einen Ausklopfer, eine Kleiderbürste, einen Staubpinsel und einen Staubwedel. Alle diese Gegenstände sind, wenn sie ihrem Gebrauche entsprechen sollen, in staub- und schmutzfreiem Zustande zu erhalten. — Hartes Wasser ist wenig geeignet zur Behandlung des Wagens, besser ist Fluß- oder Regenwasser. Die Remise, in welcher die Wagen unter einer Plaue aufbewahrt werden, soll trocken und luftig sein. Man thut gut, wenn die Wagen lange ruhen, sie mit Mottenpulver innerlich auszustreuen, dieselben auch öfter im Freien zu lüften und auszuklopfen. — Die Deichsel wird in der Remise stets herausgenommen und erhält ihren Platz auf 2 besonders dazu angebrachten Deichselhaken.

V. Abschnitt.

Praktische Fahrkunde.

a) Die korrekte Anspannung.

Bevor der Kutscher seinen Sitz auf dem Bock einnimmt, um anzufahren, ist es nötig, daß er sich davon überzeugt, daß alle Geschirrteile vorschriftsmäßig sitzen und die Anspannung eine gute, korrekte ist. Wenngleich manches darüber auch bereits gesagt ist, so erachte ich es doch nicht für überflüssig, an dieser Stelle noch einmal das dazu gehörige

zusammenzufassen, wie es der Kutscher bei der Betrachtung der eingespannten Pferde mit dem Auge thun soll. Über die Lage des Kopfzeuges, der Gebisse, die Länge der Aufsatzzügel ist eingehend in Abschnitt III a und b berichtet worden, auch über die richtige Lage des Kummetes in Abschnitt III e. Bezüglich der Aufsatzzügel ist noch zu bemerken, daß eine gleichmäßige, aber nicht übermäßige Aufrichtung beider Pferde damit erzielt werden soll, so daß das mit dem Kopfe etwa tiefer gehende Pferd etwas schärfer aufzusetzen ist.[1]) Für längere Touren, bezw. auf dem Lande sind die Aufsatzzügel am besten ganz fortzulassen. Die Umgänge müssen so eingeschnallt sein,

---

[1]) Die Instruktion des Königlichen Marstalles sagt darüber: „Pferde, welche die Neigung haben, den Kopf herunter zu drücken, müssen schärfer aufgesetzt werden, damit sie dadurch veranlaßt werden, die Hinterschenkel mehr zu gebrauchen, den Rücken durchzubiegen, Schulter und Vorderbeine mehr zu schonen, also ins Gleichgewicht zu kommen. Haben die Pferde freien Willen durch zu loses Aufsetzen oder lose Leinen, so werden sie immer, namentlich ruhige und faule Pferde, auf den Kopf gehen, sich leicht ermüden, ihre Vorderbeine unverhältnismäßig angreifen, und die Sicherheit beim Fahren geht verloren".

Diese Ausführungen kann ich als zutreffend keineswegs erachten. Das scharfe Aufsetzen legt die Arbeit der Rückenmuskeln lahm, welche besonders beim Ziehen aufgewölbt werden müssen, wodurch schon allein eine harmonische und naturgemäße Wechselwirkung der Muskelarbeit zwischen diesen und den Muskeln der Hinter- wie der Vorhand eintritt. Lose Leinen können dem Kutscher nur bei schlechtem Fahren zum Vorwurf gemacht werden, während die Aufsatzzügel die Arbeit der guten Hand nie ersetzen können. Das Faulgehen der Pferde wird daher durch diese, sowie die mitwirkenden Peitschenhülfen verhindert werden können; gleicherweise können die Pferde vor dem Wagen nur dadurch, nie durch den Aufsatzzügel ins Gleichgewicht gesetzt werden. Das Angreifen der Vorderbeine aber wird gerade durch scharfen Aufsatz befördert, denn die Pferde werden, da ihnen dadurch die Möglichkeit benommen ist, den Platz des Auffußens zu sehen, unsicher auftreten, infolgedessen, wie durch die Anspannung der Halsmuskeln ermüden, und statt in das Gleichgewicht, werden sie dadurch aus demselben gebracht. Infolgedessen wird auch eine größere Neigung zum Stürzen vorhanden sein, und dieser Sturz wird meistens ein um so schwerer werden, als es dem Pferde unmöglich gemacht ist, dasselbe schnell wieder zu gewinnen. — Die Sicherheit beim Fahren kann demnach nur bei diskretem Gebrauch der Aufsatzzügel, und zwar nicht der doppelten, sondern der einfachen Aufsatzzügel, gewährleistet werden. (Vergl. darüber auch Abschnitt I d).

daß man beide Hände mit Leichtigkeit an den Keulen durchstecken kann, wenn dieselben, wie korrekt, hinten etwa eine Handbreit unter dem Sitzbein liegen. Der Rückenspieler mit dem Schwanzriemen ist so einzuschnallen, daß letzterer leicht an der Schwanzrübe ansteht und den Kammdeckel in seiner richtigen Lage erhält. Werden (beim leichten Kummetgeschirr) keine Umgänge, sondern nur Schweberiemen geführt, so müssen sie genau so lang sein, daß sie den Strang weder nach oben ziehen, noch selbst sich vom Pferdekörper abbauschen. Da eine kurze Anspannung den Zug erleichtert, so müssen die Stränge auch möglichst kurz, der Aufhalter stramm angezogen werden. Dabei stehen die Pferde fest im Geschirr, wie sie es für Stadtfuhrwerk sollen. Für längere Touren, bezw. für das Land sind die Aufhalter zu verlängern, um den Pferden die Arbeit zu erleichtern. — Selbstredend muß die Länge des Stranges so bemessen werden, daß die Pferde in der Bewegung nicht gegen die Sprengwage oder das Rad anstoßen können. Beim Einschnallen der Leine ist zu beachten, daß die Pferde nicht mit den Köpfen zusammengezogen werden, da sie dadurch am freien Austreten gehindert und zum Schräggehen veranlaßt werden, wobei sie sich leicht die Beine wund schlagen. Es darf eher eine geringe Auswärtsstellung der Köpfe eintreten. Haupterfordernis ist, daß die Pferde gerade vor dem Wagen stehen und ziehen, und daß nicht eine Schulter gegen die andere vorsteht. Der von mir befürwortete Querriegel an der Deichselspitze zur Anbringung der Aufhalter wird dies in genügender Weise unterstützen. Bei Pferden verschiedenen Temperaments muß, wenn sie zusammengefahren werden, das heftigere etwas kürzer in den Leinen geschnallt werden, ebenso auch bei Pferden verschiedener Länge oder Halsstellung das kürzere oder sich mehr heranzäumende. Im Übrigen vermeide man jedes ungleiche Schnallen der Leinen, um den Pferden Angewohnheiten abzugewöhnen, namentlich Seitwärtsstellen des Kopfes oder des ganzen Körpers. In solchen Fällen spanne man sie zeitweise lieber um und suche sie so wieder zu korrigieren. Jedenfalls sind auch die Pferde daran zu gewöhnen auf verschiedener Seite zu gehen, damit man sie nach Bedürfnis verwenden kann. —

b) Die Führung der Leine.

Ebenso wichtig, wie beim Reiten die Zügelführung, ist beim Fahren die Leinenführung. Als Grundregel bei der Leinenführung ist anzuführen, daß dieselbe eine stetige, gleichmäßige und weiche sein muß. Dadurch wird die richtige Anlehnung des Pferdes an das Mundstück erzielt. Durch eine unruhige Hand wird das Maul des Pferdes verrissen. In der Biegsamkeik des Handgelenkes beruht die Weichheit der Führung. Das einfache Festhalten der Leine schafft eine schwere Hand. Eiwas schwerer darf die Hand werden, wenn das Pferd mit dem Kopf schleudert[1]), nicht an das Gebiß herangeht oder hinter den Zügel kriecht.

Unter einer guten Hand versteht man eine stetige, leichte und gleichmäßige Zügelführung. Eine richtige Anlehnung ist vorhanden, wenn das Pferd so am Geriß steht, daß weder zu loses, noch zu festes Anstehen der Zügel erforderlich wird. Man fühlt etwa 1 Pfund in der Hand, worauf dann das Pferd infolge der leisesten Hülfen reagiert und das vom Fahrer Geforderte ausführt. Das Zeichen des Gehorsams, der Willigkeit und Weichheit des Pferdes ist ein fortwährendes Kauen auf das Gebiß mit herangestellter Nase, wodurch das Schäumen des Mauls bewirkt und eine widerwillige Steifung etwaiger Muskelpartieen, besonders der Vorhand, beseitigt wird.

Das Auflehnen auf das Gebiß ist eine Untugend des Pferdes, welche den Arm des Fahrers ermüdet und mannigfache Unbequemlichkeiten zur Folge hat, in erster Linie die Erhaltung des Gleichgewichts erschwert.

Noch fehlerhafter ist das hinter dem Zügel stehen. Dabei nimmt das Pferd das Gebiß nicht an, verkriecht sich hinter demselben,

---

[1]) Das Schleudern mit dem Kopf ist eine Untugend, welche hauptsächlich durch den Aufsatzzügel hervorgerufen wird und welche mit der Ablegung desselben oft fortfällt. Das Pferd sucht eben die fortwährend angespannten Halsmuskeln auf irgend eine Weise zu entlasten, und da dieses in die Höhe schleudern des Kopfes die einzige Bewegung ist, welche ihm die Anspannung gestattet, so macht es davon Gebrauch, wenn es daran nicht ev. auch noch durch einen Sprungzügel behindert wird, womit denn allerdings der spanische Bock vollendet ist.

indem es die Nase bis zur Brust bringt und den Hals in übertriebener Weise krümmt. Bei derartigen Pferden wird der Aufsatzzügel mit Vorteil zu verwenden sein. Beide Arten einer falschen Anlehnung entstehen oft infolge unrichtiger Zäumung, unzweckmäßiger Dressur, schwerer Faust, fehlerhaften Körperbaues. —

Die Leinen dienen zur Leitung der Pferde und haben eine aufrichtende und zurückhaltende Wirkung, im Gegensatz zu den Peitschenhülfen, welche das Vortreiben bewerkstelligen.

Die Leinenhülfen bestehen aus zwei Bewegungen der Faust, und zwar:

1. Dem Nachgeben, um dem Pferde mehr Luft zu lassen, bezw. dasselbe dadurch in Verbindung mit einer vortreibenden Peitschenhülfe zu einem schnelleren Tempo aufzufordern.
2. Dem Annehmen, zur Aufrichtung, bezw. zum Versammeln des Pferdes für ein anderes Tempo oder zum Übergehen in den Schritt aus dem Trabe bezw. zum Parieren und Anhalten.

Die Wirkung der Leinen geht nach der Richtung, in welcher sie angezogen werden, — bei gleichmäßig angezogenen Leinen daher auf beide Seiten des Mauls beider Pferde. Eine gleichmäßig mehr angezogene Leine wird auf die betr. Seite beider Pferde wirken, weil die betr. Lade dadurch mehr belastet wird, weshalb jedes Pferd den Kopf dahin stellen wird. Läßt die gegenhaltende Wirkung der anderen Leine dabei ganz nach, so dreht das Pferd den Kopf, den Hals und endlich den ganzen Körper nach dieser Seite. Die Gegenwirkung der äußeren Leine vorausgesetzt, wird daher die innere Leine auf die innere Seite des Pferdes wirken, die Stellung des Kopfes und Halses angeben und die Führung bei den Wendungen übernehmen, — während die äußere Leine vorzugsweise auf die äußere Seite wirkt, den Kopf herbeizäumt, den Hals aufrichtet, das Pferd demnach in der richtigen Stellung erhält und die vordere Wendung bestimmt. Eine exakte Wendung der Pferde ist daher vom richtigen Zusammenwirken beider Leinen abhängig.

b) Die Peitsche.

Man hat 3 verschiedene Arten von Peitschen, die Bogenpeitsche (Fig. 51), die amerikanische Fahrgerte (besonders für zweirädrige Ge-

fährte im Gebrauch, Fig. 52) und die Juckerpeitsche (Fig. 53), welche, an längerem Stiel und mit längerem „Schlag“ versehen, für Viererzüge benutzt wird. Die Peitsche ist eines der vornehmsten Hilfsmittel beim Fahren, da sie den Schenkel des Reiters ersetzt. Ist sie das Attribut der Würde des Kutschers, so soll sie in dessen Hand jedoch nicht zum Marterinstrument für die Pferde ausarten, welche damit oft in grausamster und oft ungerechtfertigster Weise gemißhandelt werden. Jeder gebildete Kutscher wird nur dann die Peitsche zum Strafen der Pferde in Anwendung bringen, wenn gegründete Ursache dazu vorhanden, d. h. die Pferde direkt widersetzlich werden. Die Schwere der Peitsche z. B. bei furchtsamen oder noch nicht vertrauten bezw. genügend eingefahrenen Pferden anzuwenden, kann dieselben für immer verderben. Im allgemeinen muß sich daher der ernste Gebrauch der Peitsche auf besondere Spezialfälle beschränken, während sie in geschickter Hand für korrektes Fahren ein unerläßliches Hilfsmittel bildet. Die Führung der Peitsche erfordert eine gewisse Eleganz der Bewegung, bei welcher die Art des Schlages von oben nach unten überhaupt ganz in Fortfall kommt,

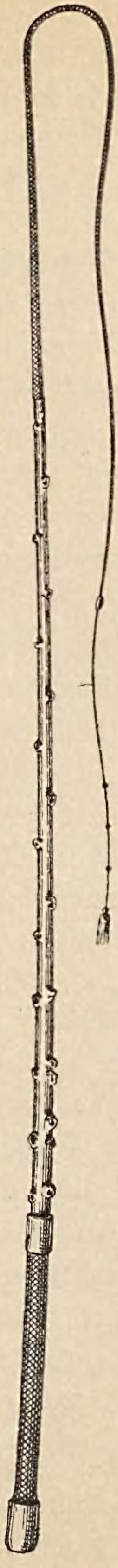


Fig. 51. Bogenpeitsche.



Fig. 52. Amerikan. Fahrgerte.



Fig. 53. Juckerpeitsche.

so daß sich ihre Anwendung mehr auf leichteren Berührungen der Pferde mit derselben, bezw. mit dem Schlag beschränkt. Dieselben müssen mit gelenkigem Arm möglichst aus dem Faustgelenk und streichend von unten nach oben ziehend ausgeführt und möglichst gegen die Schulterblätter gerichtet werden, wobei die Handbewegung nach rechts oder links kreisbeschreibend ausgeführt wird. Das Schlagen auf die Kruppe kann die Pferde zum Ausschlagen reizen, ebenso darf weder, wie man es so oft bei unverständigen Wagenführern sieht, nach dem Halse oder dem Kopf geschlagen werden. Wie oft sind den Tieren dabei trotz der Scheuklappen schon die Augen ausgeschlagen worden! Sollen die Peitschenhilfen ein Nachgeben oder Weichen des Pferdes zur Folge haben, so werden sie nach der betr. Stelle gerichtet, daher auch, abweichend von der Regel, zuweilen nach der inwendigen Seite der Pferde, wenn diese zu sehr gegen die Deichsel drängen oder den Kopf zu sehr nach auswärts werfen. Es ist die Sache eines verständigen Kutschers, die Pferde so zu behandeln, daß sie nicht zu große Furcht vor der Peitsche haben und demgemäß nicht bei jeder Berührung mit derselben zusammenschrecken; sie sind deshalb damit vertraut zu machen, damit sie unterscheiden lernen, was Hilfe und was Strafe ist. Andererseits ist auch ein unaufhörliches Berühren mit der Peitsche zu vermeiden, was die Pferde unempfindlich macht und was nebenbei auch schlecht aussieht. Ein Knallen mit der Peitsche darf nie vorkommen. —

c) Das Fahren mit 2 Pferden.

Ein alter Fahrkünstler nannte das Fahren mit 2 Pferden eine Kunst, das mit 4 Pferden ein Handwerk. Es liegt viel Wahres in diesem Ausspruch, denn die Feinheit des Fahrens, die Zügel- und Peitschenführung kann unmöglich beim Vierspänner so zum Ausdruck gelangen, wie beim Zweispänner. Auch der Anfänger wird das empfinden, wenn er die Leine von 2 wirklich gut gefahrenen Pferden in die Hand bekommt, und diese auf seine leiseste Hülfe, sei diese nun beabsichtigt oder nicht, richtig bezw. falsch reagieren.

1. Die Leinenführung.

Wie die Leine in die Hand genommen wird und wie die Stellung der Zügelfaust, wie der die Peitsche führenden Faust ist, ist bereits in Abschnitt IIb (S. 32 bzw. 33) angegeben. Ich will hier nur noch einmal kurz

anführen, daß die linke Leine über das unterste Glied des linken Zeigefingers, die rechte zwischen dem Mittel- und Ringfinger in die Faust führt (Fig. 54). Bevor der Fahrende jedoch nicht Sicherheit und Übung genug hat oder die Pferde nicht ganz zuverlässig sind, soll mit beiden Händen gefahren werden. Die linke Hand hält dabei die Leinen wie angegeben, die rechte greift in den rechten Zügel mit den 3 ersten Fingern, so daß die glatte Seite nach oben gewendet ist. Der Fahrende muß sich darin üben, die Peitsche zu gebrauchen, auch ohne die rechte Hand von der Leine zu nehmen. Obgleich die Leinen mög-

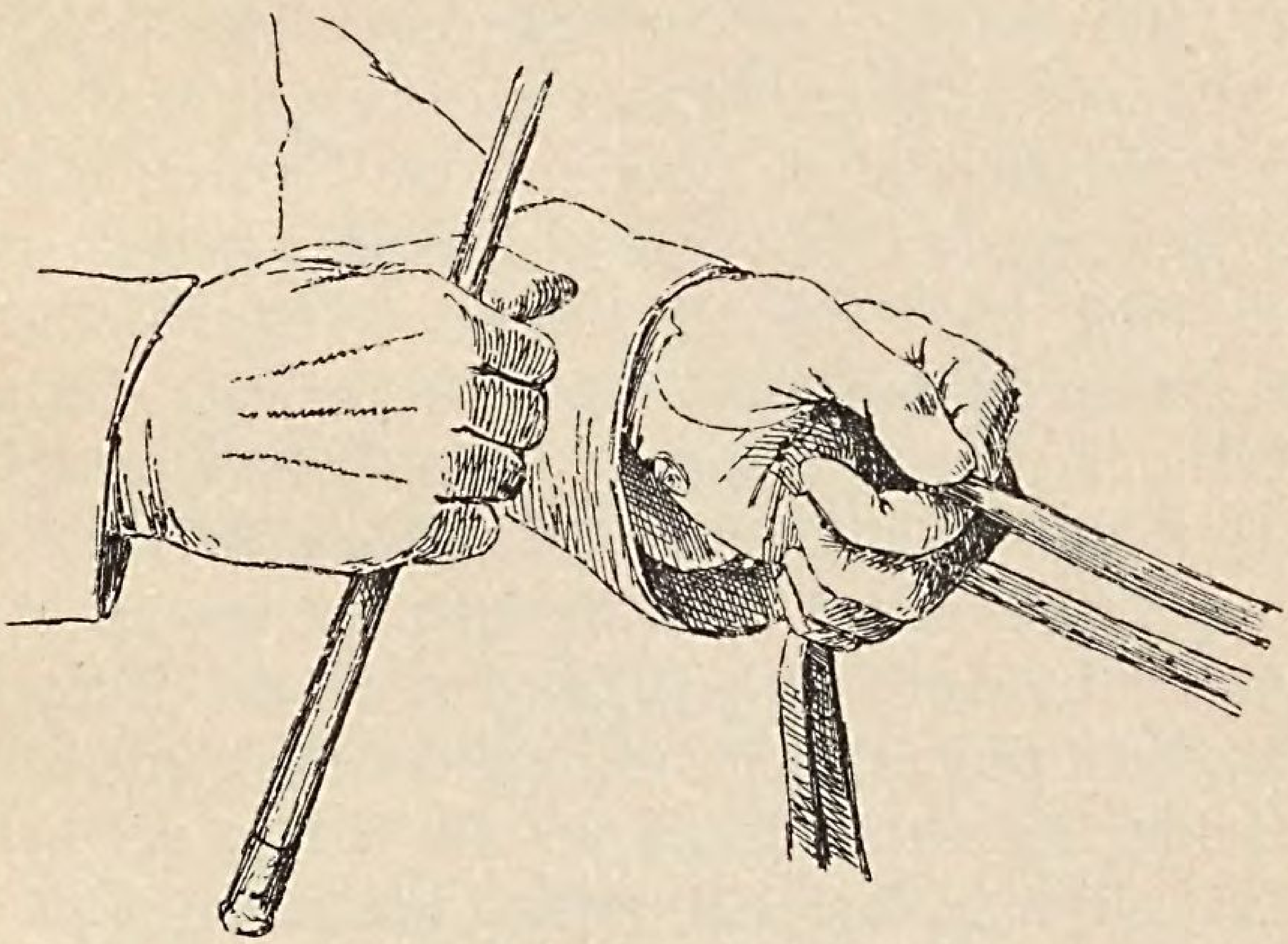


Fig. 54. Führung der Leine.

lichst fest in der Hand bleiben sollen, so wird es doch bisweilen notwendig, sie zu verlängern oder zu verkürzen. Zum Verkürzen beim Fahren mit einer Hand erfaßt der Fahrende das aus der linken Faust herunterhängende Ende der Leine und zieht diese durch die linke, etwas geöffnete Hand soweit als es nötig erscheint, wobei dann eine etwaige Ungleichheit der Leinen zu regulieren ist. Beim Fahren mit 2 Händen wird die rechte Leine mit der rechten Hand zwischen den Mittel- und 4. Finger der linken Hand gelegt, worauf die rechte Hand so nach Maßgabe beide Leinen gleichmäßig durch die linke zieht. Alle Handbewegungen müssen vorsichtig, und ohne die Pferde im Gange zu stören, ausgeführt werden. Das Verlängern geschieht einfach dadurch, daß man die Leine durch die Hand gleiten läßt. —

2. Das Anfahren.

Zum Anfahren bedient man sich der beiden vortreibenden Hülfen, der Peitsche und der Stimme (letztere, wie bereits angeführt, durch einen Zischlaut markiert), welche durch die Hand geregelt und gemildert werden. Zum Anfahren nimmt der Kutscher die Leine in eine Hand, um über die Peitsche bequemer verfügen zu können, stellt die Pferde möglichst gerade und an die Zügel heran, läßt jedoch die Faust ruhig stehen, d. h. er verlängert die Leine nicht etwa durch ein Vorgehen mit der Zügelfaust. Dennoch dürfen die Pferde dabei keinen wirklichen Widerstand in der Hand finden, durch den das gleichmäßige Anziehen gestört werden könnte. Sind die Pferde dadurch zusammengestellt und vorbereitet, so wird der bereits erwähnte Zischlaut und mit der Peitsche eine leichte, antreibende Hülfe gegeben. Einsichtsvolle Kutscher werden je nach den Eigenschaften ihrer Pferde hierbei auch zu unterscheiden lernen, auf welches von beiden Pferden etwa mehr oder weniger einzuwirken ist, indem sie dem einen oder dem anderen mehr Freiheit gewähren, bezw. mehr Annahme zukommen lassen, je nach Maßgabe eines heftigeren oder ruhigeren Temperaments. Das Anfahren hat, wenn es nicht anders befohlen ist, stets im Schritt zu geschehen und ist diese Gangart für die ersten Schritte auch beizubehalten. Bei unsicheren Ziehern bediene man sich einer kleinen Seitwärtswendung, um den Wagen erst loszumachen, und fahre aus dieser an, wobei die Pferde leichter anziehen.

3. Fahrregeln.

Sobald die Pferde im Gange sind, muß für ein ganz gleichmäßiges Anstehen der Leinen gesorgt und die Pferde müssen dadurch in richtiger Anlehnung an das Gebiß erhalten werden. Zum Übergang in das stärkere Tempo muß die Unterstützung durch die Leine mit der Hand verstärkt, d. h. sie müssen fester angespannt werden, während der mehrfach erwähnte Zischlaut die Tiere zu lebhafterem Treten animiert. Von besonderer Wichtigkeit beim Fahren ist das I n n e h a l t e n e i n e s g l e i c h m ä ß i g e n T e m p o s, bei welchem die Fähigkeiten keines der Pferde überschritten werden, und zwar hat man dabei die des schlechter gehenden als Maßstab zu Grunde zu legen. Muß ein Pferd mehr angetrieben werden, so geschieht dies durch andauerndes wirksames Berühren mit der Peitsche, nicht durch intermittierende Schläge, damit keine ruckende Bewegung im

Wagen fühlbar wird. Die Pferde müssen so munter treten, daß sie sich gut produzieren, aber nicht durch zu schnelles Fahren auseinander kommen. Fällt ein Pferd einmal in den Galopp, so ist es besser, dasselbe ein paar Schritte gehen zu lassen und es durch halbe Paraden und die beruhigende Stimme wieder in den Trab zu bringen, als durch plötzliches Parieren, wodurch Aufenthalt entsteht und das Pferd ev. vom Gebiß loskommt.

4. Wendungen.

Beim Fahren mit zwei Händen müssen die Wendungen oder Richtungsänderungen durch abwechselndes, stärkeres Wirken einer Hand und Nachgeben der anderen hervorgebracht werden, damit das äußere Pferd der verminderten Richtung besser folge. Der Richtungsänderung geht eine halbe Parade voraus, durch welche die Pferde avertiert und mehr gesammelt werden, — dann folgt die Andeutung zur Wendung für das innere Pferd durch die Leine, bezw. mit der Peitsche. Sobald die Wendung vollendet ist, erfolgt wieder eine stärkere Einwirkung auf das äußere Pferd mit der betreffenden Leine, um beide Pferde mit gleichen Leinen, gut am Zügel stehend, in gerader Richtung im Gange zu erhalten. Bei der Kreiswendung ist die richtige Führung der Leinen noch wichtiger; die Pferde werden leicht dazu neigen, dieselben zu klein zu machen, das innere wird oft im Kummet zurückhängen und dadurch die gute Ausführung der Wendung stören; andererseits wird das äußere Pferd, welches den größeren Weg zurückzulegen hat, oft zurückbleiben, — es muß daher bald dieses, bald jenes mit der Peitsche angetrieben werden und durch mehr Annahme mit der Hand eine stärkere Unterstützung oder durch Nachgeben derselben mehr Freiheit eintreten.

Wird dagegen mit einer Hand gefahren, so dient die rechte Faust bei den Wendungen nur zur Unterstützung der linken. Zur Linkswendung greift die rechte Hand mit dem Daumen und den beiden ersten Fingern die linke Leine (Fig. 55) und zieht dieselbe über die rechte Leine fort, indem gleichzeitig dabei dem äußeren Pferde eine antreibende Hülfe mit der Peitsche gegeben wird. Je nach der Weite der zu nehmenden Kurve, bezw. auch der Dressur oder dem Gefühl des Pferdemaules nach fällt der Anzug der linken Leine stärker oder geringer aus. Nach Erreichung der neuen Richtungslinie kehrt die

Hand auf ihren Platz zurück. Die Rechtswendung wird durch Eingreifen der vollen Faust in die rechte Leine ausgeführt (Fig. 56), welche dadurch verkürzt und wobei dem linken Pferde eine antreibende Peitschenhülfe gegeben wird. Nur die Übereinstimmung der zurückhaltenden (Leinen-) und der vortreibenden (Peitschen-) Hülfen wird eine korrekte Wendung erzielen lassen. —

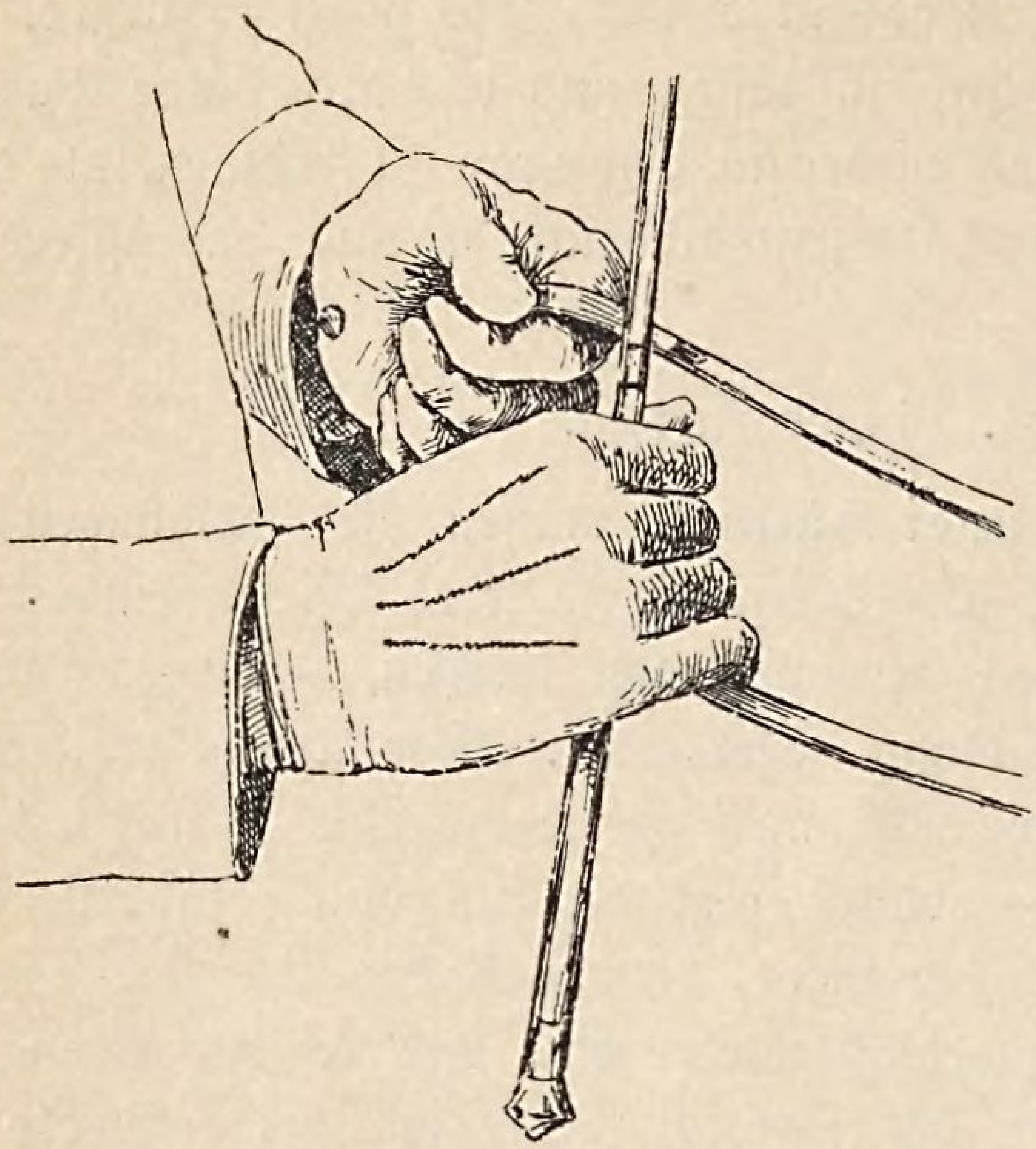


Fig. 55. Rechtswendung.

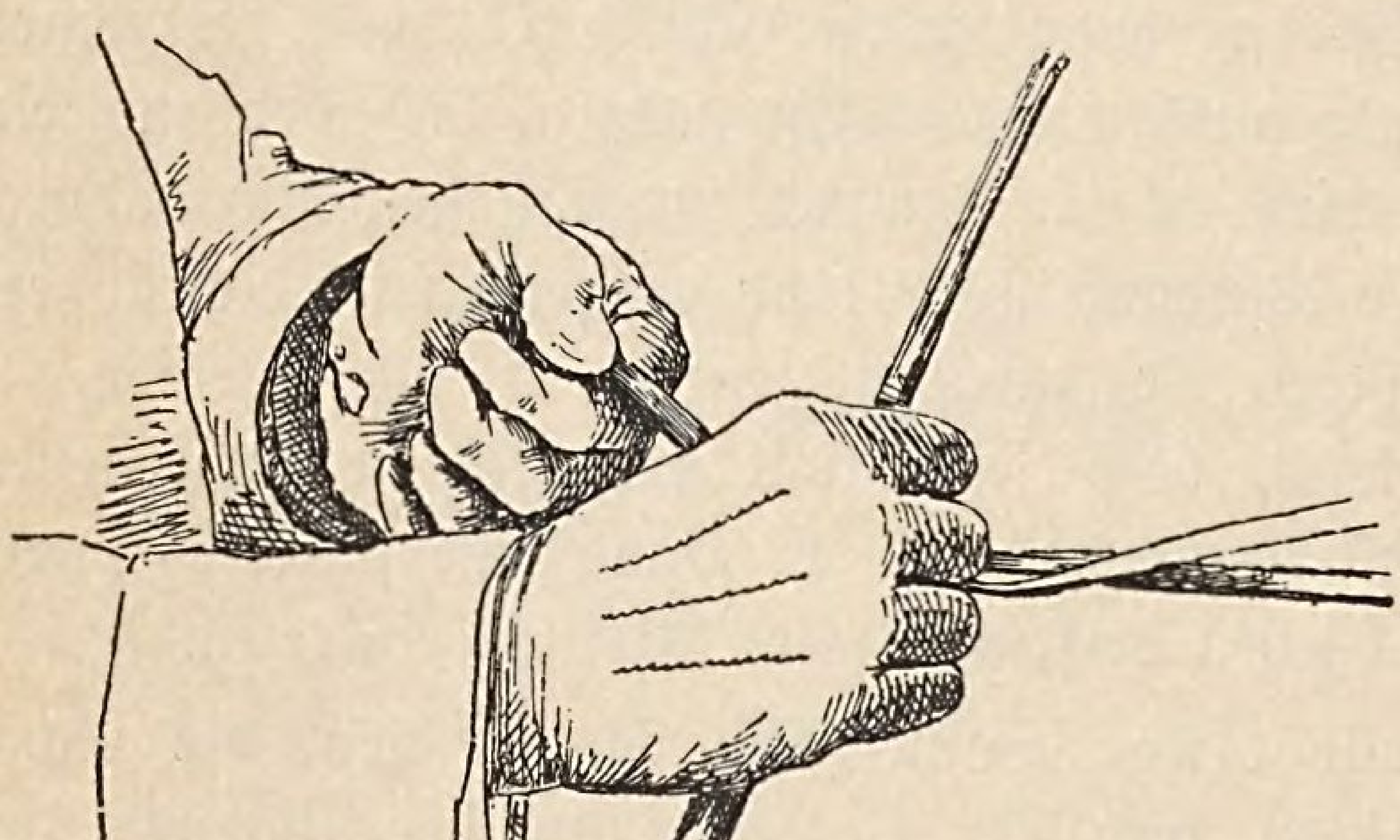


Fig. 56. Linkswendung.

5. Parieren.

Das Parieren der Pferde aus einer Gangart zum Halten muß stets — wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, — ganz allmählich erfolgen, erstlich zur Schonung der Pferde und ferner damit die Insassen des Wagens keinen heftigen Stoß erhalten. Die Pferde sind daher durch allmähliches, verstärktes Annehmen der Leinen zum langsameren Gange und aus diesem zum Stillstand zu bringen, wobei wieder eine Stimmenhülfe, etwa ein leises Pfeifen, gegeben werden kann. Die

Peitsche hat dabei jedoch ihre Schuldigkeit zu thun und helfend einzugreifen, wenn die Pferde sich etwa vom Zügel losmachen, zu plötzlich parieren und dabei aus dem Kummet zurücktreten. Die Peitschenhülfe besteht in einem einmaligen oder öfteren Berühren der Kruppe, wodurch das Pferd wieder an den Zügel getrieben wird. Bei plötzlich notwendig werdenden Paraden greift die rechte Hand weit vorwärts in beide Leinen, um durch möglichst starkes Verkürzen die Pferde zum Stillstand zu bringen.

6. Rückwärtsrichten und „Einschlagen" des Wagens.

Für jeden Anfänger wird das in der Praxis öfter vorkommende Rückwärtsrichten und das sog. „Einschlagen" des Wagens, d. h. eine halbe oder ganze Wendung desselben auf einem Hinterrade besondere Schwierigkeiten bieten und daher auch das Feld besonderer Übung sein müssen. Bevor man die Pferde zurücktreten läßt, ist die Hinterhand derselben beweglich zu machen, d. h. man bereitet sie zum Vorwärtstreten durch Versammlung vor, läßt dann aber die Zügel so stark wirken, bis ein beiderseitig gleichzeitiges Zurücktreten erfolgt, wobei die Peitsche immer bereit sein muß, wieder vorzutreiben, sobald das Zurücktreten zu eilig wird. Die Bewegung ist Schritt für Schritt auszuführen. Bei sehr gehorsamen, zuverlässigen Pferden wird man ein Zurücktreten von der Stelle, ohne vorheriges Vortreiben, erreichen, dasselbe wird jedoch immer übereilt und unregelmäßig ausfallen. Treten die Pferde nicht gleichmäßig zurück, so gerät der Wagen leicht in eine schiefe Richtung, was unter Umständen zu Inkonsequenzen führen kann. In engen Passagen oder auf kleinem Raume ist es gewiß schon schwierig, besonders aber, wenn zum Vorwärtswenden kein Raum vorhanden ist und daher der Wagen durch „Einschlagen" in die neue Richtung gebracht werden muß. Hierbei hat man die Pferde auf der Stelle nach der Richtung hin zu wenden, wohin der Hinterwagen bewegt werden soll. Will man sich also z. B. durch Rückwärtsbewegung mit dem Wagen einem Hause, einem Wege oder dergl. zur rechten nähern, so wendet man die Pferde rechts, soweit es der Platz, bezw. die Größe des Wagens erlaubt, und nimmt dieselben dann soweit zurück, bis das rechte Hinterrad die Stelle erreicht hat, wo man den Wagen placieren will, wovon man sich durch einen Blick nach rückwärts überzeugt. Darauf stellt man die Pferde wieder gerade vor den Wagen, so daß Vorder- und Hinterwagen auf

gleicher Spur stehen, wendet sie dann etwas links, wie vorher rechts, läßt sie wieder zurücktreten und bringt so auch das rechte Vorderrad an die beabsichtigte Stelle, worauf die Pferde wieder gerade gestellt werden. Bei den Kehrt-Wendungen auf der Stelle wird ganz ähnlich verfahren. Will man z. B. eine Rechtsum-Kehrtwendung machen, so werden die Pferde links gewandt, wobei sich die Hinterräder, je mehr man sich hierbei dem rechten Winkel nähert, um so weniger von der Stelle bewegen werden. Man läßt darauf vorsichtig zurücktreten, wobei man die Pferde in der einmal angenommenen Winkelstellung zum Wagen erhält, bis dieser in die neue Richtung gelangt ist, worauf man die Pferde wieder geradeaus richtet. Das Augenmaß des Kutschers muß nach dem vorhandenen Raum den Winkel richtig bemessen, in welchen man den Vorder- zum Hinterwagen stellen muß, um das linke Hinterrad entweder auf der Stelle oder in einem Bogen um die vor der Wendung eingenommene Stellung zu bewegen. —

d) Fahren mit 4 Pferden vom Bock.

Bei der Anspannung mit 4 Pferden ist die Leine der Vorderpferde durch eine auf der äußeren Seite des Genickstücks der Stangenpferde angebrachte Schlaufe oder einen Ring zu führen, da diese bei dieser Manier am wenigsten dadurch belästigt werden. Sie werden demnächst auch durch die Kammdeckelringe der Stangenpferde geleitet. Bei feurigen Pferden wird man die Auffatzzügel kaum entbehren können, besonders wenn die Pferde hart in die Hand gehen. Die Stränge der Vorderpferde sind so lang zu bemessen, daß diese im Gange oder selbst bei Verhaltungen von den Stangenpferden nicht in die Fesseln getreten werden, andererseits dürfen sie wieder nicht so lang sein, daß sie bei Wendungen u. s. w. sehr tief niederhängen und die Vorderpferde dann darüber hinwegtreten können. Zur Leitung selbst gehört Umsicht, Gewandtheit und Kaltblütigkeit, — auch ist es von Wichtigkeit, daß besonders die Vorderpferde sehr sicher eingefahren sind, munter treten, leicht am Zügel stehen und besonders nicht scheu oder furchtsam sind.

Der Kutscher kann nie vorsichtig genug sein, doch darf dies nicht in Ängstlichkeit ausarten, da durch diese das meiste Unglück geschieht, weil ein ängstlicher, unentschlossener Kutscher in schwierigen Situationen gewöhnlich den rechten Moment verfehlt und leicht den Kopf verliert. Es ist notwendig, daß der Kutscher seine ganze Aufmerksamkeit auf

sein Fuhrwerk richtet, an nichts anderes denkt, immer dafür sorgt, daß nicht nur nichts passiere, sondern auch, daß seine Pferde ruhig arbeiten und jeder Fehler derselben verbessert werde. Kommt aber einmal ein Augenblick der Gefahr, so habe er Selbstachtung genug, sich nicht etwa für seine Person etwa durch Verlassen des Gefährts salvieren zu wollen, da ihm das Leben und die Gesundheit der Wageninsassen anvertraut sind. —

1. Die Leinenführung.

Von besonderer Wichtigkeit ist es, bevor man die Führung eines Viererzuges übernimmt, die Leinenführung und die Kreuzgriffe an einem

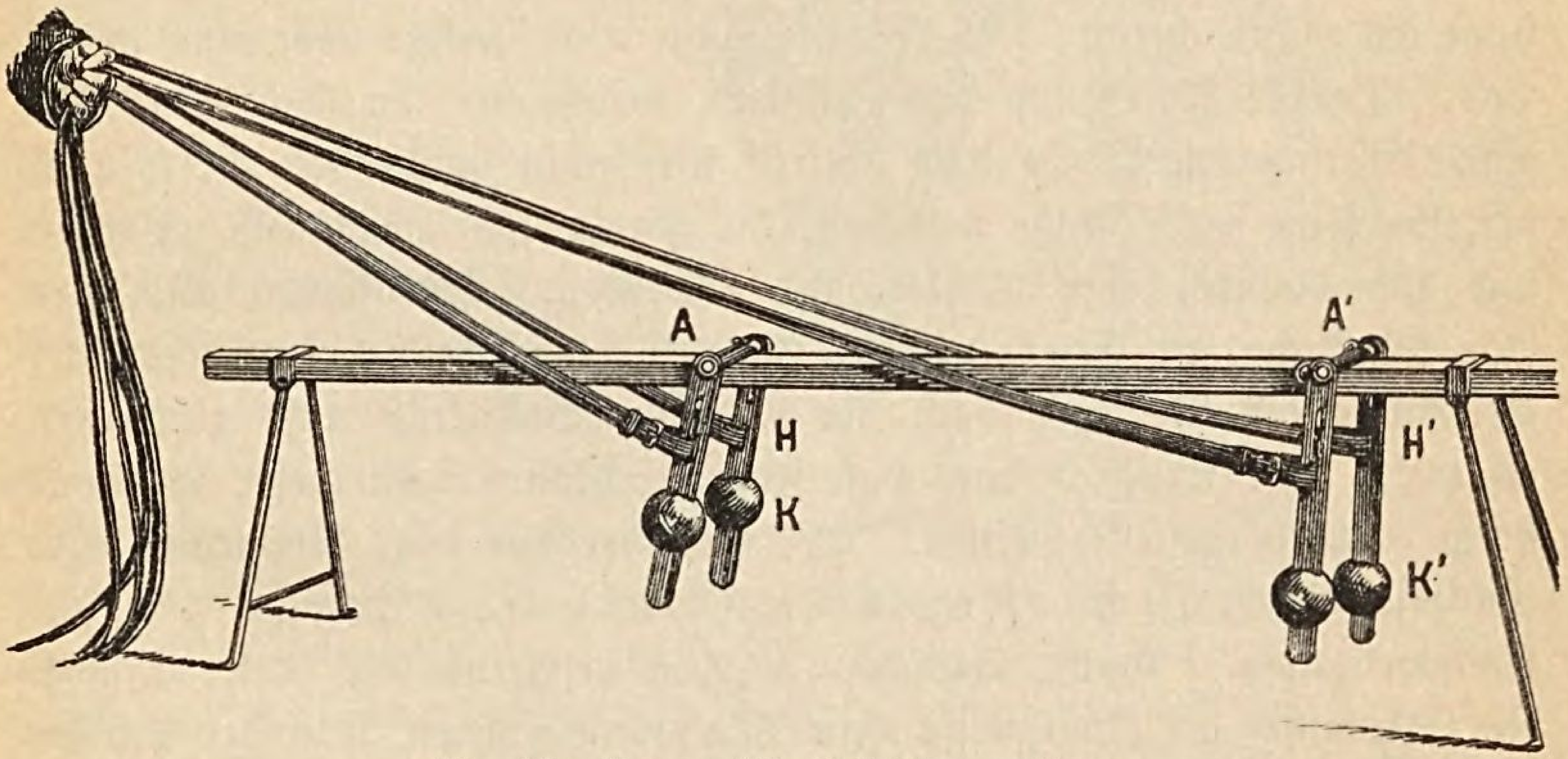


Fig. 57. Pasquay'sche Fahrlehrvorrichtung.

Apparat mechanisch erlernt zu haben. Es giebt nichts, was dazu so geeignet wäre, als die vom Landstallmeister Pasquay—Straßburg i. E. eigens zu diesem Zwecke konstruirte Fahrlehrvorrichtung, welche ich in Fig. 57 zur Darstellung bringe, und welche auf der deutschen Pferde-Ausstellung in Berlin 1890 mit der goldenen Medaille ausgezeichnet worden ist. Dieser Apparat ist ebenso sinnreich wie einfach. Er besteht aus einer langen, mit eisernen Füßen versehenen Holzstange, oder noch besser aus der Deichsel eines Wagens selbst, auf welcher je ein 19 cm langer eiserner Arm A und A^1 befestigt wird, welcher an jedem Ende 2 cm rund gedreht ist. Auf diese rund gedrehten Teile werden zwei Hebel H und H^1, 45 cm lang, 3 cm breit, 1 cm dick, angebracht. Jeder Hebel kann sich unabhängig von dem andern auf der

Axe drehen, und auf jedem derselben ist eine verschiebbare Kugel (K und K¹), 1,650 kg schwer, angebracht. Die Zügel werden in für diesen Zweck in den Hebeln befindliche Ösen eingeschnallt. Je nachdem die Kugeln mehr nach aufwärts verschoben werden, verringert oder vermehrt sich die Zugkraft in der Hand des Schülers, was wesentlich dazu beiträgt, ein feines Gefühl zu erlangen. Beim Fahrunterricht geschieht dies am besten an der Deichsel. Ein Gehilfe dreht alsdann dieselbe auf Kommando nach allen Richtungen, wohin die Leinenhilfe gegeben wird, genau so, als wenn die Pferde vorgespannt wären. Der größte Vorteil des Apparates ist der, daß der Lehrer sowohl wie der Schüler durch die Stellung der Hebel genau sehen können, welche Wirkung die Hand ausübt, d. h. ob die Hülfe eine heftige oder eine leichte war. Da die Aufregung des Schülers, welche bei der Erlernung der Zügelführung am Pferde stets eintritt, hier nicht vorhanden ist, so wird derselbe seine volle Ruhe behalten, die Handgriffe mechanisch erlernen und sich dadurch eine leichte Hand erwerben. Wir haben also hier eine Maschine zur Erlernung der Zügelführung, welche die mechanische Erlernung des Reitsitzes nach der Methode Széchényi aufs glücklichste ergänzt. Der Apparat kann von jedem Schlosser nach dieser Beschreibung leicht hergestellt werden. Der Erfinder hat seine Apparate beim Schlossermeister J. Kroffig in Straßburg i. E., Küfergasse 1bis anfertigen lassen. Ganz besonders wichtig erscheint mir dieses Modell zur Erlernung der Kreuzgriffe beim Vierspännigfahren, weil der Schüler hier mechanisch das Erfassen der betr. Leine in seiner Hand erlernt, ohne erst darauf hinsehen zu müssen, was für das Fahren bei Nacht von nicht zu unterschätzendem Vorteil ist. Man kommt dadurch bei Erlernung der Zügelführung in unverhältnismäßig kürzerer Zeit zum Ziele, als nach der alten Methode, und das Maul der Pferde wird nicht mehr so malträtiert werden, wie es bei der ungeübten Faust stets der Fall ist.

Vielfach findet man die Leinen paarweise, d. h. die Vorder- mit der gleichseitigen Hinterleine in der Hand zusammengeschnallt, was für nicht sehr geschickte Fahrer eine große Hülfe ist. In Schlesien habe ich sogar für jede Hand ein besonderes Fauststück aus starkem Leder gefunden, an welchem oben die betr. Leine des Vorderpferdes unter der des Stangenpferdes befestigt war, so daß die Pferde einfach vor-

wärts „gesägt" werden. Daß dabei von einem korrekten Fahren, von einer feinen Führung keine Rede sein kann, dürfte selbstverständlich sein. Am richtigsten werden die 4 Leinen nach der englischen Methode in folgender Weise in die linke Hand genommen (Fig. 58). Die linke Vorderleine (a) zwischen Daumen und Zeigefinger, die rechte Hinterleine (b) zwischen Zeige- und Mittelfinger, die linke Vorderleine (c) zwischen denselben Fingern unter dem rechten Vorderzügel und die rechte Hinterleine (d) zwischen dem 3. und 4. Finger[1]). Die rechte Hand ruht dabei, so lange sie nicht anderweitig in Anspruch genommen wird, mit dem 3. und 4. Finger zwischen dem Vorder- und Hinterzügel auf den rechten Zügeln. Sowie die linke Hand zu erlahmen droht, im Fall die Pferde sich schwer ins Gebiß legen, packt die rechte alle 4 Zügel vor der linken, damit dieselbe Zeit hat sich auszuruhen.

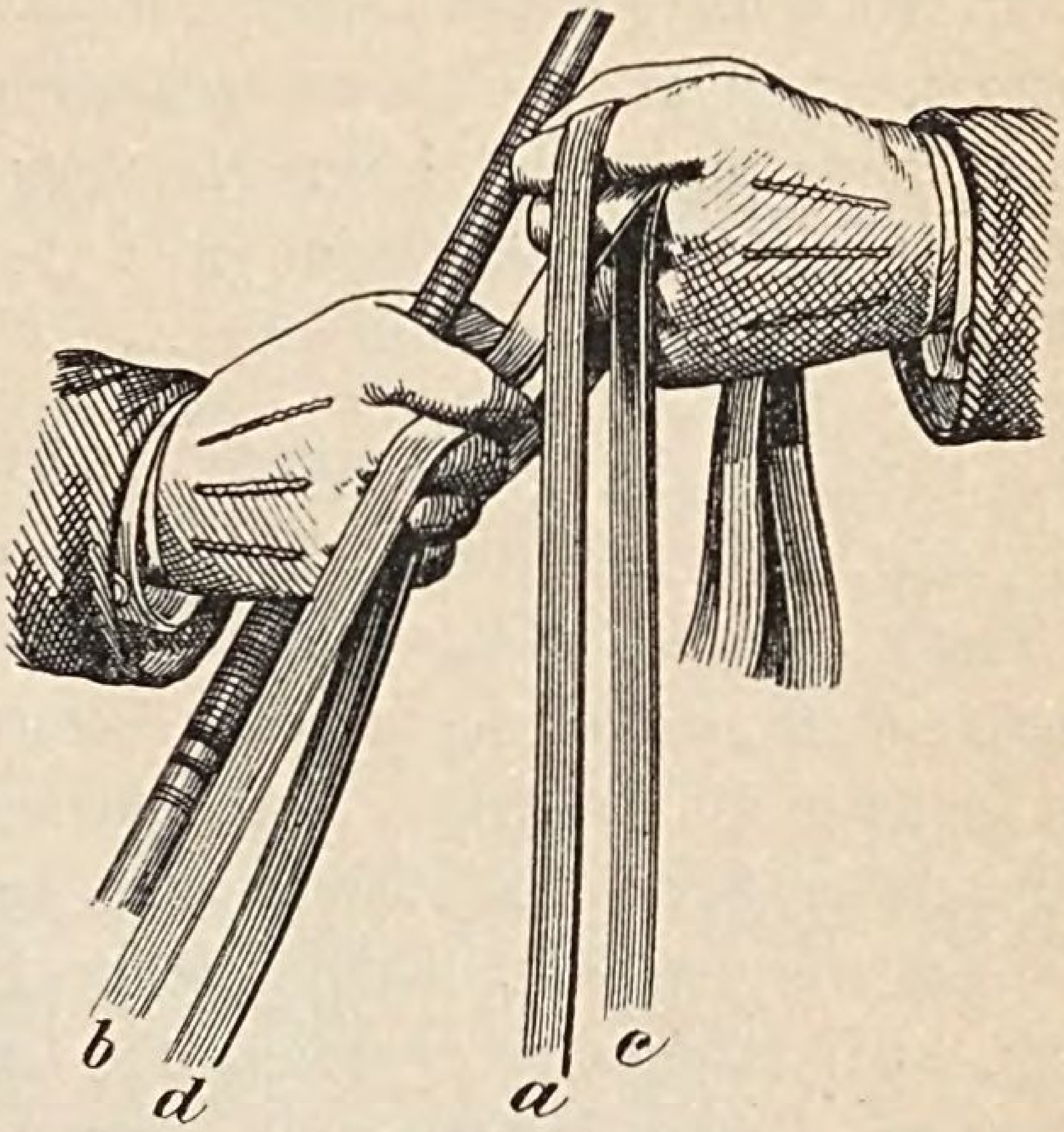


Fig. 58.
Englische Leinenführung für 4 Pferde.

Das Regulieren und Verkürzen der Leinen muß mit großer Genauigkeit und Sorgfalt geschehen, denn da man es mit 4 Pferden zu thun hat und die vorderen mit den Stangenpferden in Einklang zu bringen sind, so zeigen sich begangene Fehler viel mehr und müssen schneller verbessert werden. Dies fällt insonderheit der rechten Hand

[1]) Hier weiche ich von den Regeln des Kgl. Marstalles ab, bei welchem nach der Instruktion des Oberstallmeisters von Rauch die französische Leinenführung in Gebrauch ist. Bei dieser liegt jede Leine einzeln, von oben mit den beiden Vorderleinen beginnend, zwischen den einzelnen Fingern. Obwohl nun hierbei die Führung bei den Wendungen an und für sich eine leichtere ist, als bei der englischen Methode, so zieht der erfahrene Praktiker Graf Wrangel letzteres doch vor, „da der kleine Finger bei jener zu sehr belastet sei und leicht ermüde, was bei dieser ausgeschlossen sei, und deren Führung doch auch erlernt werden könne."

zu, ebenso wie das Verkürzen der Zügel. Der Kutscher ergreift dabei mit der rechten Hand sämtliche Leinen hinter der linken Hand auf einen Augenblick, welcher die linke Hand dazu benutzt, um auf den Leinen vorwärts zu greifen. Ein Ausgleich derselben kann später sehr leicht erfolgen. Ist der Kutscher nicht in der Lage, die etwa zu kurz gewordenen Zügel einfach durch Gleitenlassen zu regulieren, so hat die rechte Hand wieder bei jedem einzelnen Zügel helfend einzugreifen, indem sie die betreffende Leine vor der linken Hand verlängert und hinter derselben verkürzt.

2. Anfahren.

Um mit 4 Pferden gut anfahren zu können, müssen stets alle 4 Pferde gerade an die Zügel gestellt sein und die Vorderpferde sich zuerst in Bewegung setzen. Die Leinen der Hinterpferde werden mit der rechten Hand etwas kürzer gefaßt, um ihr Anziehen etwas zu mäßigen, nachdem das Zeichen zum Anfahren gegeben ist. Sobald die Vorderpferde angehen, läßt die rechte Hand die Leinen der Hinterpferde nach, diese folgen den vorderen und das Anfahren geschieht mit Ruhe. Wenn die Vorderpferde mit dem Antreten zögern, so werden die Hinterpferde an jene anprallen, wodurch sofort Unordnung entstehen wird. Es ist daher Sache des Kutschers, sorgsam darauf zu achten, daß die Hinterpferde den vorderen nie zu nahe kommen, was durch Vermittelung der rechten Hand, wie beim Anfahren verhindert werden muß, wenn die Hinterpferde zu sehr vorwärts eilen. — Unbeabsichtigte Abweichungen des Fuhrwerks von der geraden Linie sind hauptsächlich durch die Stangenpferde zu korrigieren, und ist durch sie der Wagen aus der schiefen Richtung zu bringen.

3. Parieren.

Beim Parieren verfährt man ganz ähnlich wie beim Anfahren, d. h. man wirkt etwas mehr auf die Hinterpferde, als auf die vorderen, die noch im Zuge bleiben müssen, in dem Augenblick, wo die ersteren parieren. Es ist besonders darauf zu achten, daß bei allen Paraden sämtliche Leinen die entsprechende Gleichheit haben. Beim Parieren[1])

[1]) Nach Graf Wrangel, das Buch vom Pferde. Auch die diesem Kapitel beigefügten Figuren sind nach den in dem genannten Buche befindlichen gezeichnet.

„ergreift die rechte Hand (Fig. 59) beide Hinterzügel (c d) von oben, unterhalb der Vorderzügel und übt eine zweckentsprechende zurückhaltende Wirkung auf dieselbe aus, während die linke Hand gleichzeitig durch eine Drehung des Handgelenkes die Vorderzügel anzieht und so die Vorderpferde zum Anhalten veranlaßt".

4. Wendungen.

Bei den Wendungen wird ebenso wie bei 2 Pferden verfahren, nur daß die Vorderleinen früher in die Wirkung treten, als die hinteren. Bei einer Rechtswendung z. B. wird zuerst eine halbe Parade als Avertissement gegeben, darauf folgt die Wirkung der rechten Vorderleine durch kürzeres Erfassen derselben. Die linke Hand folgt der Bewegung, um dem linken Vorderpferde die Freiheit zu geben, dem rechten zu

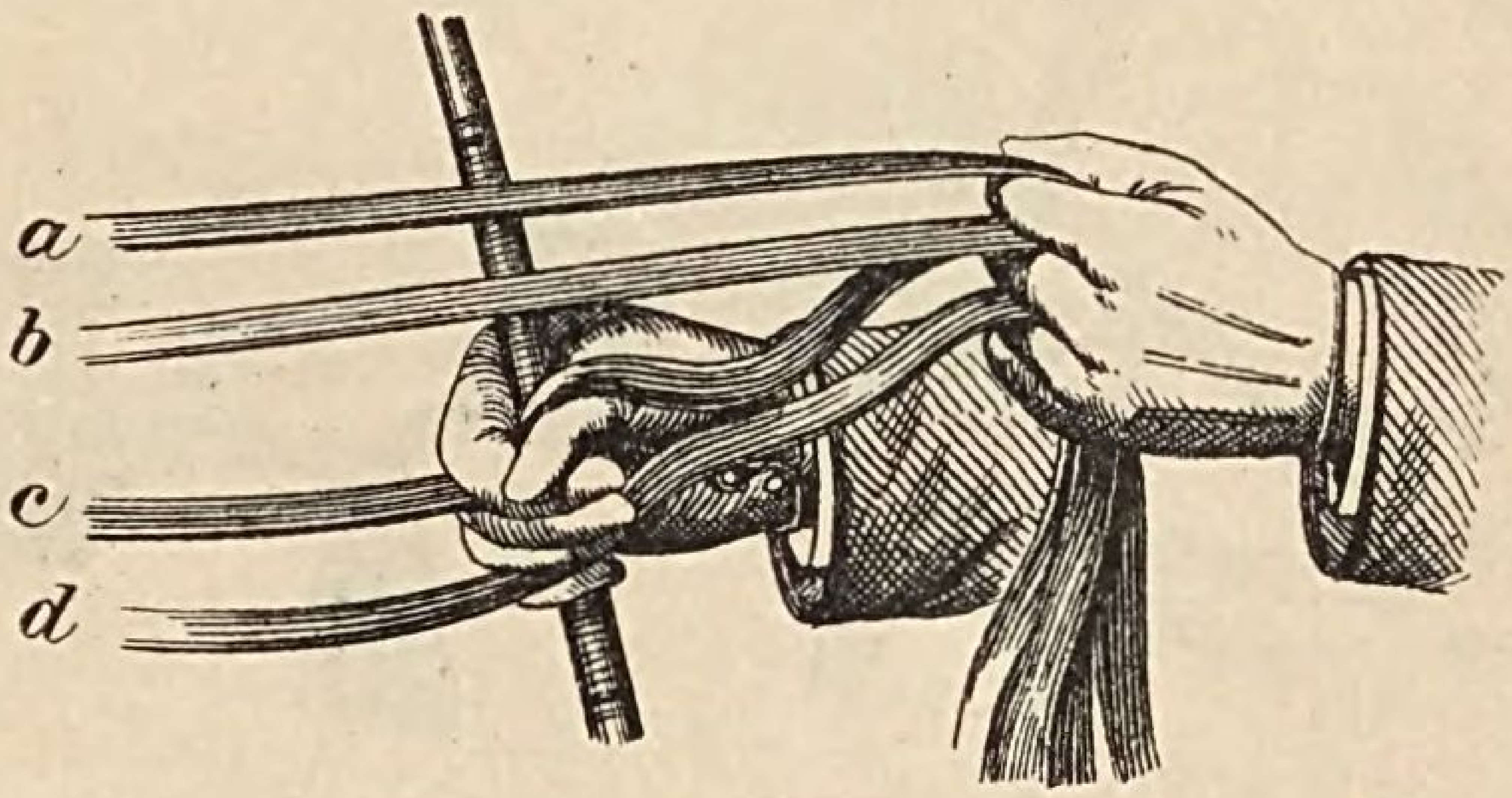


Fig. 59.
Parieren mit 4 Pferden.

folgen. Mit den Hinterpferden wird dann nach Maßgabe ebenso verfahren, und hat man darauf zu achten, daß sie denselben Bogen wie die Vorderpferde machen, wobei die Peitsche ev. eine Hülfe zu geben hat, um die Pferde in richtiger Biegung und Stellung in die Wendung treten zu lassen. Sobald die neue Richtung gewonnen, wirken die Leinen wieder gleichmäßig, um die Pferde auf der geraden Linie zu erhalten. Die Linkswendung geschieht in umgekehrter Weise, und dem analog auch die Kreis- oder Kehrtwendung. Wo der Platz es erlaubt, mache man die Wendungen nicht zu kurz und fange sie beizeiten an, namentlich wenn es sich darum handelt, durch enge Passagen oder in einen Thorweg zu fahren, wobei man hauptsächlich auf die Hinterpferde zu achten hat.

Für die Wendungen,[1]) wenn sie geschickt ausgeführt werden sollen, muß der Fahrer in den Kreuzgriffen geübt sein. Dieselben bestehen darin, daß der Kutscher beinahe gleichzeitig die die Wendung andeutenden inneren Vorderzügel und den äußeren Hinterzügel ergreift, welch' letzterer die Stangenpferde festhält, bis dieselben den Wendungspunkt erreicht haben. Bei der Wendung links (Fig. 60) erfaßt die rechte Hand den linken Vorderzügel (a) mit dem 2. und 3. Finger, wobei der Daumen unter den Zügel zu liegen kommen soll. Beinahe gleichzeitig muß sich aber die linke Hand von rechts nach links drehen, um den rechten Hinterzügel (d), der nun blitzschnell mit dem 4. und 5. Finger der rechten Hand erfaßt wird, heraufzuheben. Darauf gleitet die rechte Hand auf diesen beiden Zügeln bis zu dem

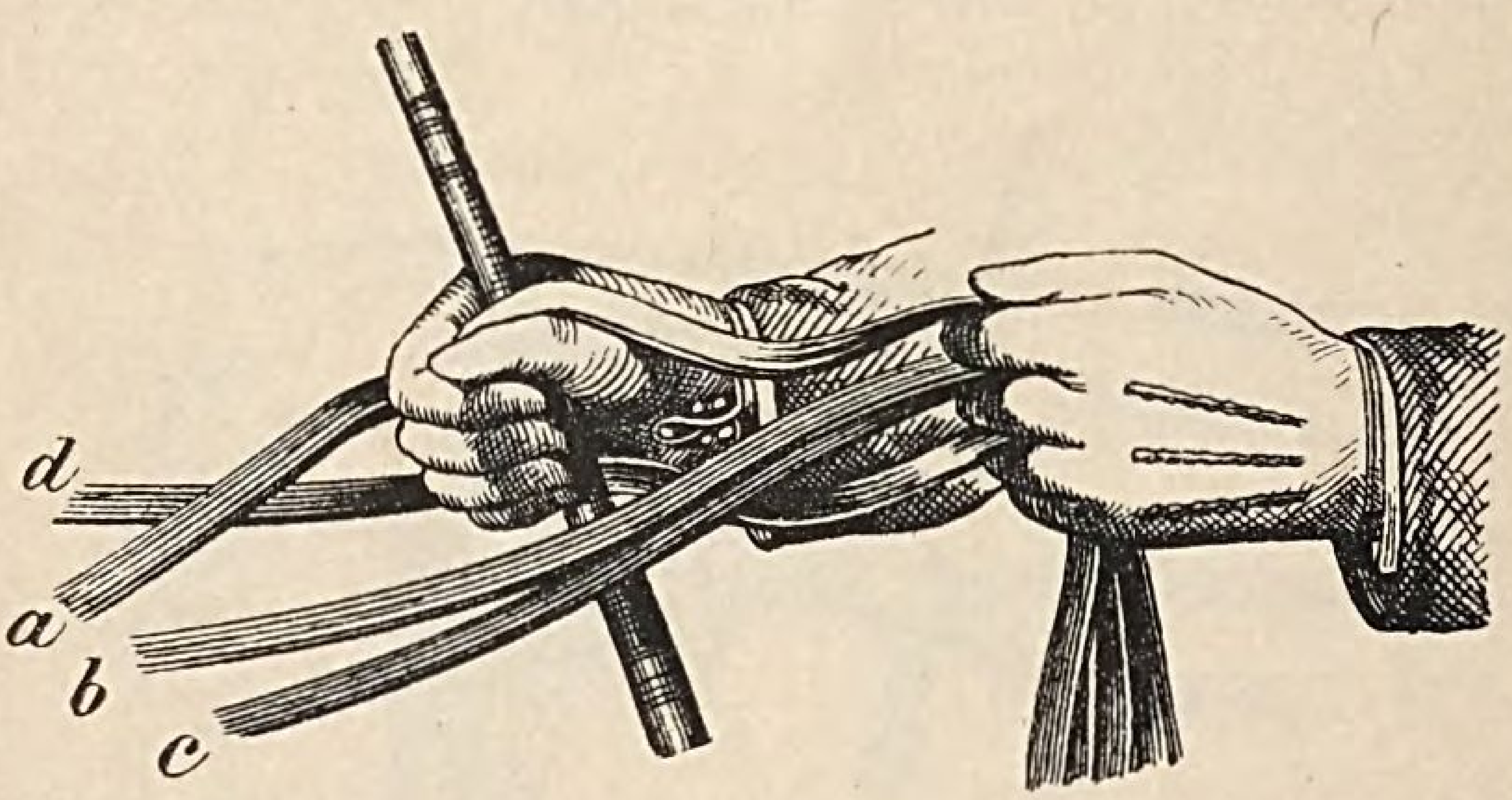


Fig. 60.
Linkswendung mit 4 Pferden.

Punkt vor, wo die Wendung mittelst Anziehen des linken Vorderzügels angedeutet werden soll. Während nun der Zügel angezogen wird, gleitet der rechte Hinterzügel wieder durch die Hand, bis der Moment gekommen ist, die Stangenpferde mit dem auswendigen Zügel in die Wendung hineinzuführen. Sobald die Vorderpferde das erste Viertel der Wendung ausgeführt haben, muß der Vorderzügel durch die Hand gleiten, und dasselbe geschieht mit dem äußeren Hinterzügel, wenn der Wagen sich auf gerader Linie in der neuen Richtung befindet. — Mit einem gut gefahrenen Viererzug läßt sich die Sache jedoch viel einfacher machen. Der Fahrer braucht dann nur den linken Vorderzügel zu ergreifen und schnell unter den Daumen der linken Hand zu legen,

---

[1]) Nach Graf Wrangel, das Buch vom Pferde.

welcher in demselben Maße, wie die Vorderpferde die Wirkung vollenden, den so schlaufenförmig festgehaltenen Zügel wieder freigiebt. Unterdessen kann die rechte Hand, wenn notwendig, den rechten Hinterzügel ergreifen. Mit einem gut eingefahrenen Viererzug wird dies jedoch unnötig sein, denn in einem solchen pflegen die Stangenpferde den Vorderpferden ohne weiteres zu folgen.

Bei der Wendung rechts (Fig. 61) sind die Kreuzgriffe einfacher, weil der rechte Vorderzügel (b) und der linke Hinterzügel (c) nebeneinander liegen. Im übrigen sind die Handgriffe ganz dieselben.

Sollen die Wendungen aber fließend und harmonisch ausgeführt werden, so hat der Fahrer zu beachten, daß er den inneren Vorder-

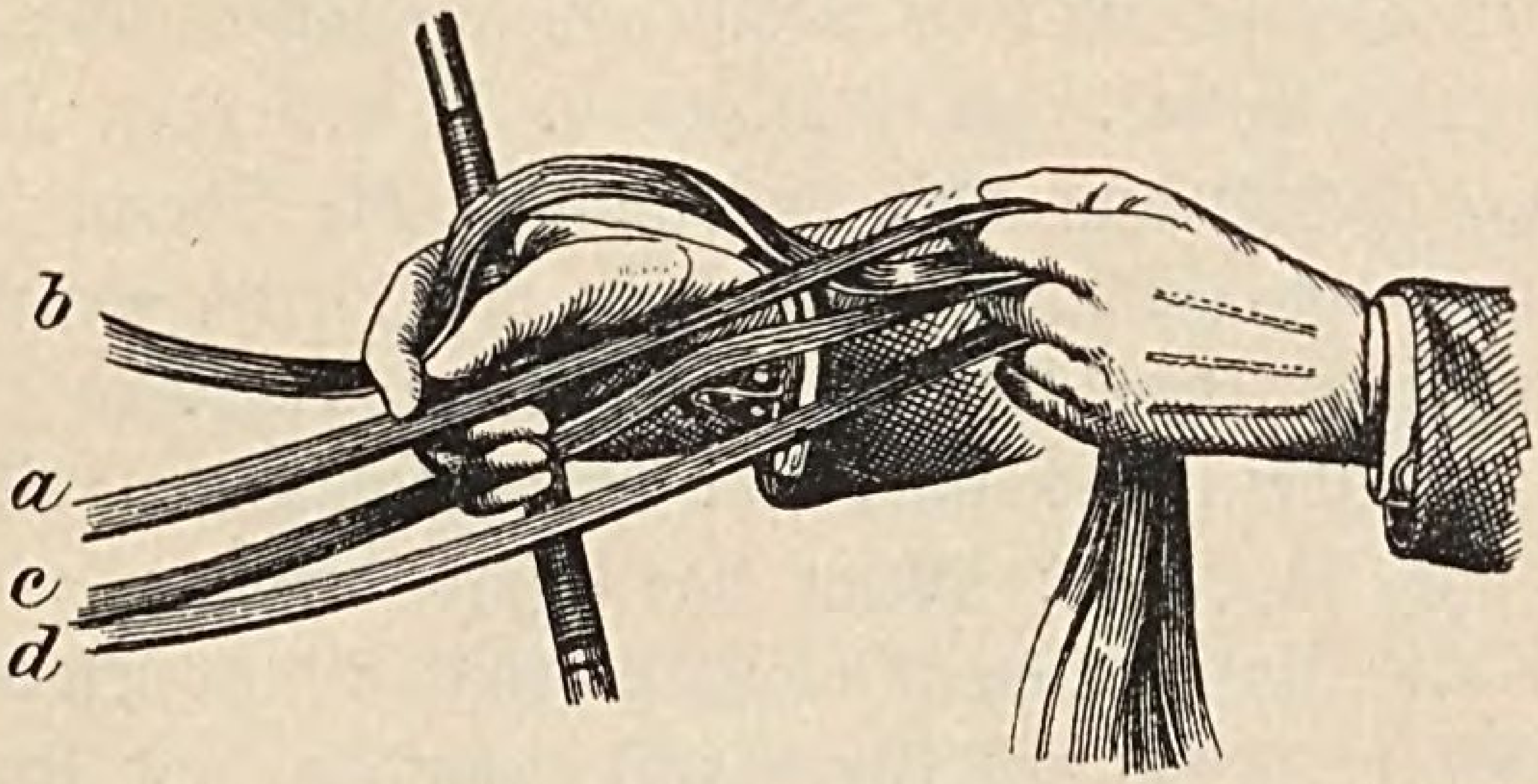


Fig. 61.
Rechtswendung mit 4 Pferden.

zügel erst dann loslassen darf, wenn sich die Vorderpferde auf der geraden Linie befinden, — um, je weniger weit er mit der rechten Hand vorgreift, desto größeres Lob bei den Sachverständigen zu ernten. —

5. Rückwärtsrichten.

Beim Rückwärtsnehmen lasse man die Vorderpferde zuerst einen Schritt zurücktreten, damit die Hinterpferde keinen Widerstand an jenen finden.

6. Gebrauch der Peitsche.

Der Gebrauch der Peitsche bei 4 Pferden ist ein doppelter. Die Vorderpferde können nur mit losem Schlag berührt werden, — die Hiebe sind mit größerer Handdrehung und von seitwärts zu machen. Bei den Hinterpferden wird man sich wegen des langen Schlages der Peitsche für gewöhnlich nur der zusammengefaßten bedienen. Es ist daher, nachdem die Peitsche bei den Vorderpferden gebraucht worden ist, der

losgelassene Schlag stets wieder zu erfassen und mit einer nicht zu beschreibenden, nur durch Übung zu erlangenden kleinen Faustbewegung um den Stock der Peitsche umzuschlagen. Bei schärferen Strafen bedient man sich aber auch bei den Stangenpferden der abgewickelten Peitsche. Es gehört zum richtigen Gebrauch der Peitsche eine große Übung, da dieselbe einen ungeübten Kutscher oft mehr geniert, als ihm hilft. —

f) Unarten der Pferde im Geschirr.

Bei der Besprechung dieses Kapitels möchte ich bitten, von vorn herein nachstehende Gesichtspunkte ins Auge zu fassen: Ist die ev. Unart Mangel an Vordressur, liegt sie nur in einem gewissen Übermut (Stallmut) des Pferdes, oder im Temperament (Koller), oder in mangelhaftem Bau des Halses, des Rückens u. s. w., oder ist fehlerhafte Zügelführung, Beschirrung oder Anspannung die Veranlassung dazu? Erst die genaue Untersuchung der Ursache von diesem Standpunkte aus wird es ermöglichen, dem Übel näher zu treten, bezw. es zu beseitigen. Aus diesem Grunde ist es auch sehr schwer, allgemeine Regeln dafür aufzustellen und zu sagen: Wenn das Pferd das thut, so thut man das! Wenn der Kutscher verständnisvoll mit seinen Pferden umgeht, wird er auch den Grund des Übels bald ermitteln, und damit ist auch oft, wenn nicht immer, das Mittel dagegen gefunden.

Die unbequemste aller Unarten ist, weil sie die Gebrauchsfähigkeit des Tieres als Wagenpferd in Frage stellt, das nicht Ziehen wollen. Gerade hierbei können von den erwähnten Gesichtspunkten mehrere zutreffen, schlechte Dressur, unzweckmäßige oder nicht passende Beschirrung (Kummetdruck, zu scharfer Aufsatz), fehlerhafte Zügelführung und ungünstiges Temperament. Außerordentliche Geduld und sehr verständige Behandlung ev. nach der im Abschnitt Id ausgesprochenen Behandlungsweise werden oft imstande sein, Wandel zu schaffen, Universalmittel dagegen giebt es nicht. Ist der Fehler nicht thatsächlich Eigensinn, so liegt ihm irgend ein Schmerz zu Grunde, den das Pferd irgendwo empfindet. Dieser muß gefunden und fortgeschafft werden, dann ist es kuriert. Werden z. B. hitzige Pferde gleich beim Anfahren in unverständiger Weise zurückgehalten, so wird aus der Heftigkeit die Stützigkeit. Sind die Schultern sehr empfindlich, so muß das Kummet recht weich gemacht und inwendig mit Fries oder Tuch überzogen werden.

Kurzer Hals, schlechter Genickansatz bei unverständigem Aufsatz sind oft Ursache der Widersetzlichkeit, die dann meist unterwegs, wenn der Schmerz des Tieres unerträglich wird, eintritt. Ich spreche da aus eigner Erfahrung. Ein schönes Koupeepferd, welches ich besaß, ging eine Zeitlang mit dem Aufsatzzügel ganz ruhig, bis es plötzlich mit dem Kopf derartig zu schütteln anfing, daß es sich und den Wagen in den Chausseegraben brachte. Es dauerte eine Zeit, ehe ich darauf verfiel, daß die nicht einmal kurz geschnallten Aufsatzzügel der Grund dafür waren. Als ich dieselben dann ganz fortließ, war auch das Übel gehoben.

Sehr unbequem ist es, wenn das Pferd bei der Weigerung des Ziehens rückwärts kriecht und dabei den Wagen mitnimmt. Derselbe ist dann gegen ein Hindernis zu stellen, welches ihn festhält. Meist langweilt sich dann das Pferd und geht zur Abwechslung auch einmal vorwärts, besonders aber, wenn es geführt wird. Kommt man jedoch zu der Überzeugung, daß das nicht Ziehen wollen — viele Pferde refüsieren mit Vorliebe Anhöhen — in der That nur Eigensinn ist, dann verwandle man — obwohl ich stets ein Verfechter der Güte bin — die Milch der frommen Deckungsart in gährendes Drachengift, und zeige den Tieren in nachdrücklichster Weise, daß die Peitsche unter Umständen recht unbequem werden kann, — dann aber keine halben und keine zarten Maßregeln! — Wenn das Pferd bei der Widersetzlichkeit **ausschlägt**, wobei es dann leicht über den Strang gerät, so wird die schärfere Anwendung der Aufsatzzügel geboten sein. Als mechanisches Mittel dagegen beim Einspänner ist außer der bekannten, aber nicht hübsch aussehenden Befestigung des Schwanzes an der Sprengwage die Anbringung eines starken Riemens, welcher über die Kruppe führt, an den beiden Scherbäumen ganz praktisch, bei Zweispännern ist dieses Hülfsmittel, weil technisch nicht so fest anzubringen, nicht so intensiv wirkend. Es muß dies ein vom Kreuz ausgehender, am Rückenspieler festgeschnallter, gespaltener Riemen sein, welcher an der Sprengwage anzubringen ist. — Immerhin wird natürliche und verständige Dressur den Sieg über dergleichen Zwangsmittel davon tragen, doch würden bei Stuten in der Rossigkeitsperiode und auch bei kitzlichen Pferden dergleichen Mittel am ehesten ihre Anwendung zu finden haben.

Gegen das **Niederwerfen** des Pferdes vor dem Wagen, wenn dies aus Koller geschieht, sind Mittel schwer anzuführen. Oft helfen unbarm-

herzige Prügel, während welcher das Pferd am Boden festgehalten wird, worauf es — dazu müssen aber mehrere Leute vorhanden sein — mit Eimern voll kalten Wassers begossen wird. Dies wirkt sehr ernüchternd. Gleich darauf muß das Tier dann aber in warme Decken gehüllt in den Stall gebracht werden. Hat man einen festen Strahl kalten Wassers aus einer Druckspritze zur Hand, so kann man mit demselben manche Renitenz austreiben. —

Auch bei dem Durchgehen der Pferde ist, wenn sich dasselbe wiederholt zeigt, vorerst die Veranlassung dafür zu ergründen. Erschrecken, schmerzhaft wirkende oder nicht passende Bespannung oder Zäumung, das Zerreißen oder Zerbrechen eines Geschirrteiles können die Veranlassung dazu bei sonst willigen Pferden geben, während Koller, hitziges Temperament oder sonstige körperliche Fehler meist schwer zu bekämpfen sind. Das Durchgehen selbst ist stets mit anormaler Geistesthätigkeit des Pferdes verbunden, d. h. dieselben verlieren vollständig den Kopf und werden in ihrer Sphäre direktionslos. Es zeigt sich das dadurch, daß sie in ihrem blinden Dahinrasen kein Hindernis kennen, dem sie sonst ausweichen, daß sie gegen Mauern, Bäume, Abgründe, Wasser und Feuer anstürmen. Fast mit dem Wiederbeginnen der Besinnung gelingt es, sie zu parieren und aufzuhalten, und glückt dies auf mechanische Weise auch im Laufe, so tritt damit schon der Zeitpunkt der Besinnung wieder ein. Daß unter Zugrundelegung dieses Faktums, bezw. der damit fast stets verknüpften Lebensgefahr viele sich damit beschäftigt haben, mechanisch zu handhabende Hilfsmittel zu konstruieren, um entweder die Durchgänger aufzuhalten, oder wenigstens die Gefahr von den Insassen des Wagens abzuwenden, ist einleuchtend. Wir werden in einem besonderen Kapitel noch einmal darauf zurückkommen, — es sei jedoch erwähnt, daß einfaches Festhalten der Pferde, und seien die Kräfte des Fahrenden bärenmäßig, gar nichts hilft. Dabei stirbt nur das Maul des Pferdes ab und das Gebiß bleibt ohne Wirkung. Oft sich wiederholende, sehr kräftige Paraden, auch sogen. Riegeln, würden sich eher empfehlen. Pferde, welche infolge von Hartmäuligkeit zum Durchgehen neigen, von vorn herein scharf zu zäumen, bezw. die Kinnkette sehr fest einzulegen, hilft nicht nur nichts, sondern vermehrt nur noch infolge des sich bald einstellenden Schmerzes die Neigung dazu. Eine tüchtige Hemmvorrichtung am Wagen ist ein

gutes Hilfsmittel dagegen. Bei freier Fahrbahn, oder wenn man Gelegenheit hat, die Pferde in ein tief geackertes Feld oder dergl. zu werfen, wird man dem Unheil bald die Spitze abbrechen. Hier kann, wenn Koller die Veranlassung war, den Pferden gründlich die Peitsche zu kosten gegeben werden, indem sie nun gehen müssen, so lange ihre Kräfte es gestatten. Im übrigen ist es hierbei, bei belebten Straßen, beim Bergabfahren, wenn der Wagen ins Rollen kommt, ein Aufhalter oder eine Leine reißt u. dgl. m., sehr schwer, eine Verhaltungsmaßregel zu erteilen, die ein kaltblütiger und umsichtiger Kutscher je nach der sich ihm bietenden Gelegenheit ergreifen muß. —

Endlich wäre noch des sogen. Leinenfangens Erwähnung zu thun, eine Unart, welche bei Schweifwedlern dadurch entsteht, daß sie dabei mit dem Schweif über die Leine schlagen und diese mit der Rübe festklemmen. Dieselbe ist dadurch natürlich der Einwirkung des Kutschers entzogen, was immerhin zu bösen Konsequenzen führen kann. Das Schweifwedeln, eine bei nervösen Stuten oft sich zeigende Eigenschaft, ist nicht abzugewöhnen, man muß deshalb prophylaktische Maßregeln dabei ergreifen, welche in erster Linie darin bestehen, die Leine so hoch zu legen, daß sie mit der Rübe nicht erreicht werden kann. Ein Aufsatz von starkem Eisendraht auf dem Kotflügel des Kutschbockes, über welchen die Leinen geleitet werden, kann sich als praktisch erweisen, auch hat man eine Konstruktion, ein derartiges Gestell auf der Kruppe des Pferdes selbst anzubringen, letztere habe ich jedoch noch nie in Anwendung gesehen. —

g) Technische Vorsichtsmaßregeln gegen das Durchgehen.

Ich habe bereits angeführt, daß man Erfindungen gemacht hat, um das Durchgehen der Pferde zu verhüten, bezw. diese bei Eintritt desselben zum Stillstand zu bringen, oder wenigstens die Insassen des Wagens vor den Eventualitäten desselben zu schützen. Ich habe bis jetzt, mit wenigen Ausnahmen, von diesen massenhaften Erfindungen nicht viel in Gebrauch gesehen, kann auch aus eigener Erfahrung über ihren Wert oder Unwert nicht sprechen. Im großen und ganzen zerfallen sie in solche, welche die Pferde vom Wagen lösen (Momentausspanner) und in solche, welche die Pferde selbst zum Stillstand bringen sollen. Erstere haben unter der Annahme, daß der Apparat sicher

funktioniert, den Vorteil, daß die Insassen des Wagens jedenfalls gesichert sind, und das beim Stürzen eines Pferdes die Anspannung sofort gelöst ist, aber den Nachteil, daß die Pferde zu Schaden kommen können, oder durch dieselben, z. B. in verkehrsreichen Straßen, noch viel anderes Unheil angerichtet werden kann. Bei den anderen gehen die Erfinder von den Gesichtspunkten aus, einerseits den Pferden entweder das Augenlicht oder die Luftzufuhr auf mechanischem Wege zu entziehen, — selbst auf die Anwendung der Elektrizität ist man dabei verfallen — andererseits besondere Sicherheitsleinen oder Gebisse zu konstruieren, welche durch mechanische Gewalt die Pferde zum Stillstand zwingen. Alle behaupten natürlich, daß ihre Erfindungen bei durchgehenden Pferden erprobt sind und stets sicher funktioniert haben. Mir ist dabei nur immer das Bedenken aufgestiegen, wie die Pferde bei den „Proben“ zum „Durchgehen“ gebracht worden sind, und ich zweifle keinen Augenblick, daß sie bei „stärker galoppierenden“ Pferden auch funktionieren. Mehr oder weniger ist die Anbringung der Apparate kompliziert oder doch sehr ins Auge fallend, so daß viele dadurch von der Benutzung Abstand genommen haben werden. Daß z. B. das Abschneiden der Luft, sei es durch Druckballen auf die Nüstern, sei es durch eine Würgevorrichtung, den unbedingten Stillstand, aber auch ein ev. schweres Stürzen des Pferdes zur Folge haben wird, ist zweifelsohne. Daß das Blenden bei wirklich durchgehenden Pferden Erfolg haben soll, erscheint mir anzweifelbar, ebenso wie die Behauptung eines Erfinders, daß nach der Lostrennung vom Wagen die Pferde nach ein paar Schritten vor Erstaunen stehen blieben. Will ich von meiner Überzeugung, daß ein guter Kutscher mit guter Hand, der seine Kunst gründlich versteht, das sicherste Mittel gegen das Durchgehen ist, abgehen, so würde ich zwei Erfindungen den Vorzug geben, weil sie, wenig von der gebräuchlichen Anspannung abweichend, den rationellen Gebrauch der Leine und der Führung der Pferde gestatten, obwohl ich, was ich gleich bemerken will, selbst noch nicht Gelegenheit fand, Gebrauch davon zu machen. Es ist dies in erster Linie die in Fig. 62 und Fig. 63 dargestellte Sicherheitsfahrleine des Herrn Wilhelm Hübner in Leeds (England), welcher, selbst Fachmann, diese auch von praktischen Gesichtspunkten aus konstruiert hat. Der Erfinder sagt darüber, und zeigt damit, daß er auf einem richtigen

Standpunkt steht, folgendes: „Ein gefühlvolles Maul und geschmeidige Ganaschen sind die einzige Garantie für eine zuverlässige Zügelführung. Ein Pferd mit diesen Eigenschaften ist nie ein Durchgänger, wohl aber kann das ruhigste und weichste Pferd durch äußere Ursachen plötzlich zum rasenden Durchgehen veranlaßt werden.

Obigen Grundsätzen, Erfahrungen und Thatsachen voll und ganz Rechnung zu tragen, das Pferdemaul frisch, gefühlvoll, die Ganaschen

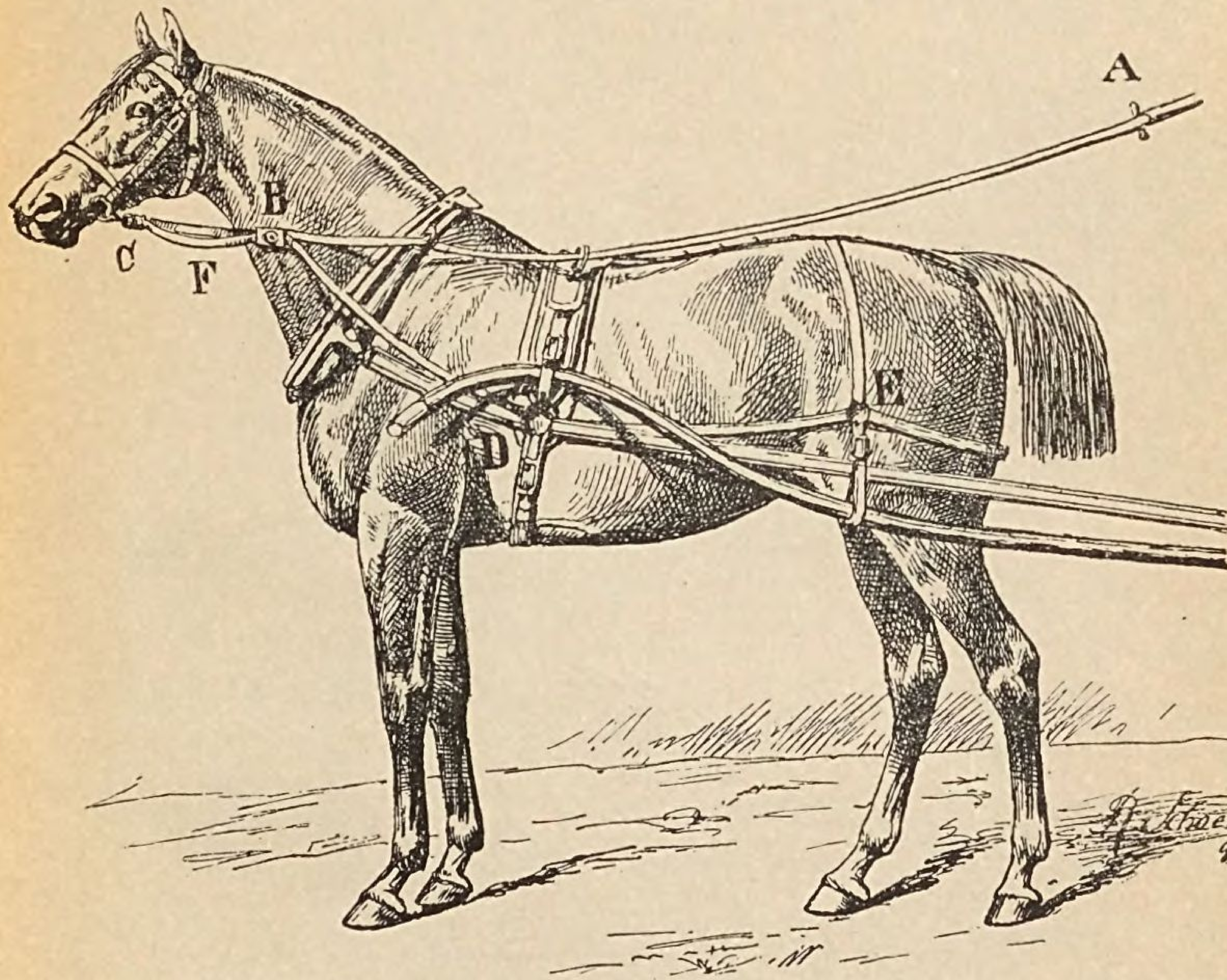


Fig. 62. Hübner'sche Sicherheitsfahrleine, gekuppelt.

und Halswirbel geschmeidig zu erhalten, verdorbene durch regelmäßige Flexionen zu verbessern, bei eintretender Gefahr aber, beim plötzlichen Durchgehen, die Pferde sicher im Moment parieren zu können, bezweckt meine neue Zügel- resp. Leinenkonstruktion".

Sie endet nicht im Gebiß, sondern führt durch eine an demselben mittelst Karabinerhaken befestigten Stahlschlaufe bis in den Strangring D, welcher auf dem Sellet ruht. An demselben ist ferner das

Hinterzeug befestigt, so daß die Leine in Wirklichkeit in E endigt. Das Leinenstück BC und CD, also F ist mittelst einer Kuppelung B zusammengehalten, von welcher aus eine dünne, aber feste Schnur bis zu dem Knebel A führt. Die Leine findet so in herkömmlicher Weise Verwendung, bis etwa der Moment des Durchgehens eintritt. Ein leichtes Ziehen an dem Knebel seitens des Fahrenden löst die Kuppelung sofort, worauf die flaschenzugähnliche Wirkung der ganzen Leine in die Wirkung tritt, die das Pferd zum Stillstand zwingt (Fig. 63). Dieses System scheint mir um deshalb viel für sich zu haben, weil im übrigen

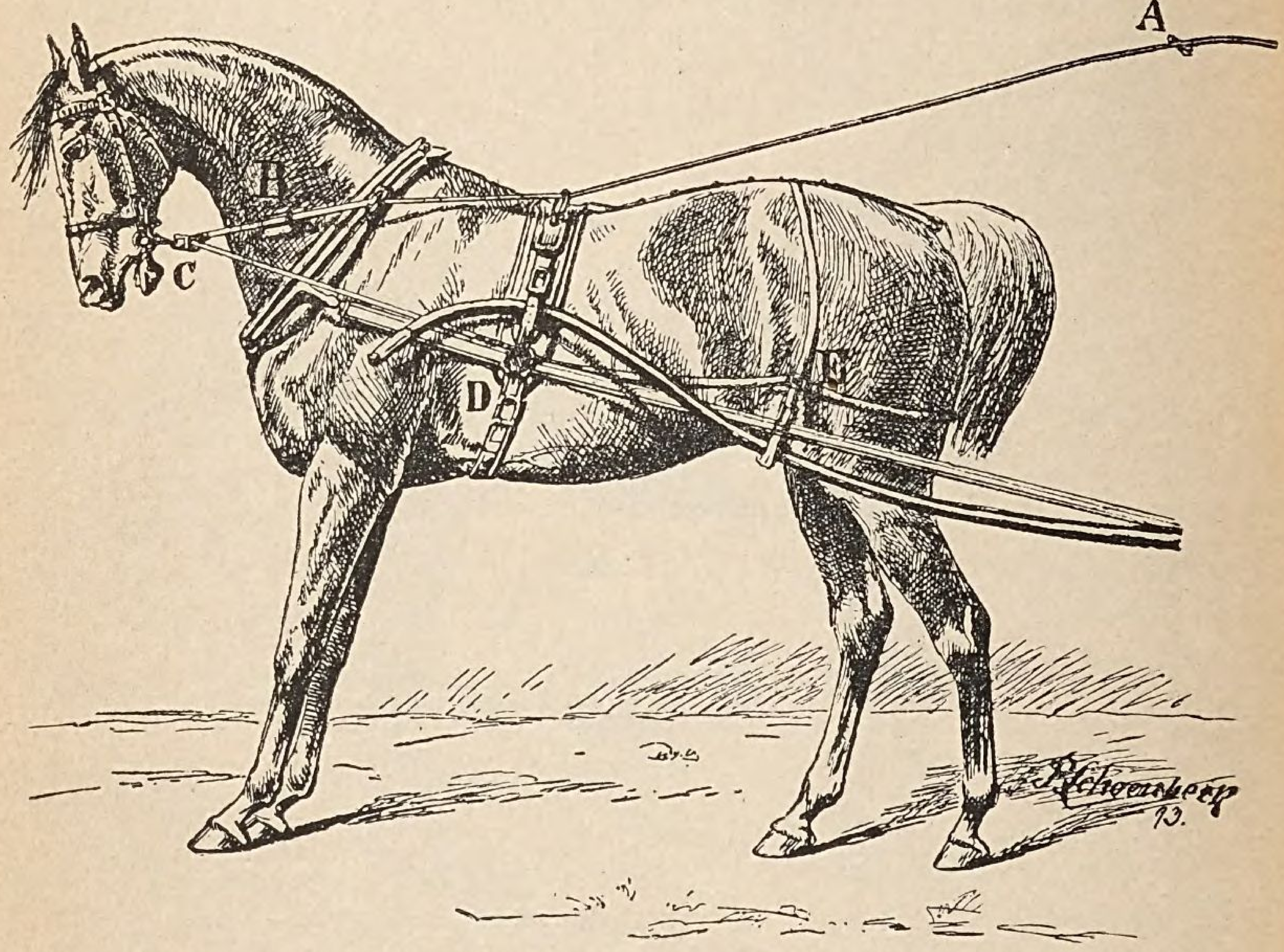


Fig. 63. Hübner'sche Sicherheitsfahrleine nach Ausschaltung der Kuppelung.

durchaus korrekt gefahren werden kann und der Aufsatzzügel vermieden ist. — Stallmeister Schoenbeck—Sondershausen hat diese Fahrleine kürzlich einer eingehenden Prüfung unterzogen und spricht sich in Nr. 24 der Zeitschrift „Das Pferd" d. J. anerkennend darüber aus. Die von demselben geäußerten, nur geringfügigen Bedenken in technischer Beziehung sind von dem Erfinder beachtet worden, der seine Erfindung darauf hin modifiziert hat.

Die andere Vorrichtung gegen das Durchgehen ist das Sicherheitsgebiß des Gutsbesitzers A. Uffhausen in Königsberg i. Pr., Ziegelstraße 1, welches in Fig. 64 und Fig. 65 zur Darstellung gebracht ist. Fig. 64 zeigt das Gebiß in dem Zustande, wie es das Pferd mit leicht geführten Zügeln im Maul trägt, Fig. 65 bei scharf angenommenen Leinen im Falle des Durchgehens. Die hier noch angebrachte Nasenkette, welche jedoch nicht unbedingt geführt zu werden braucht, verstärkt die Wirkung des Parierens. In den kleinen Ringen werden das Kopfzeug und bezw. die Aufsatzzügel eingeschnallt, in den großen die Leinen.

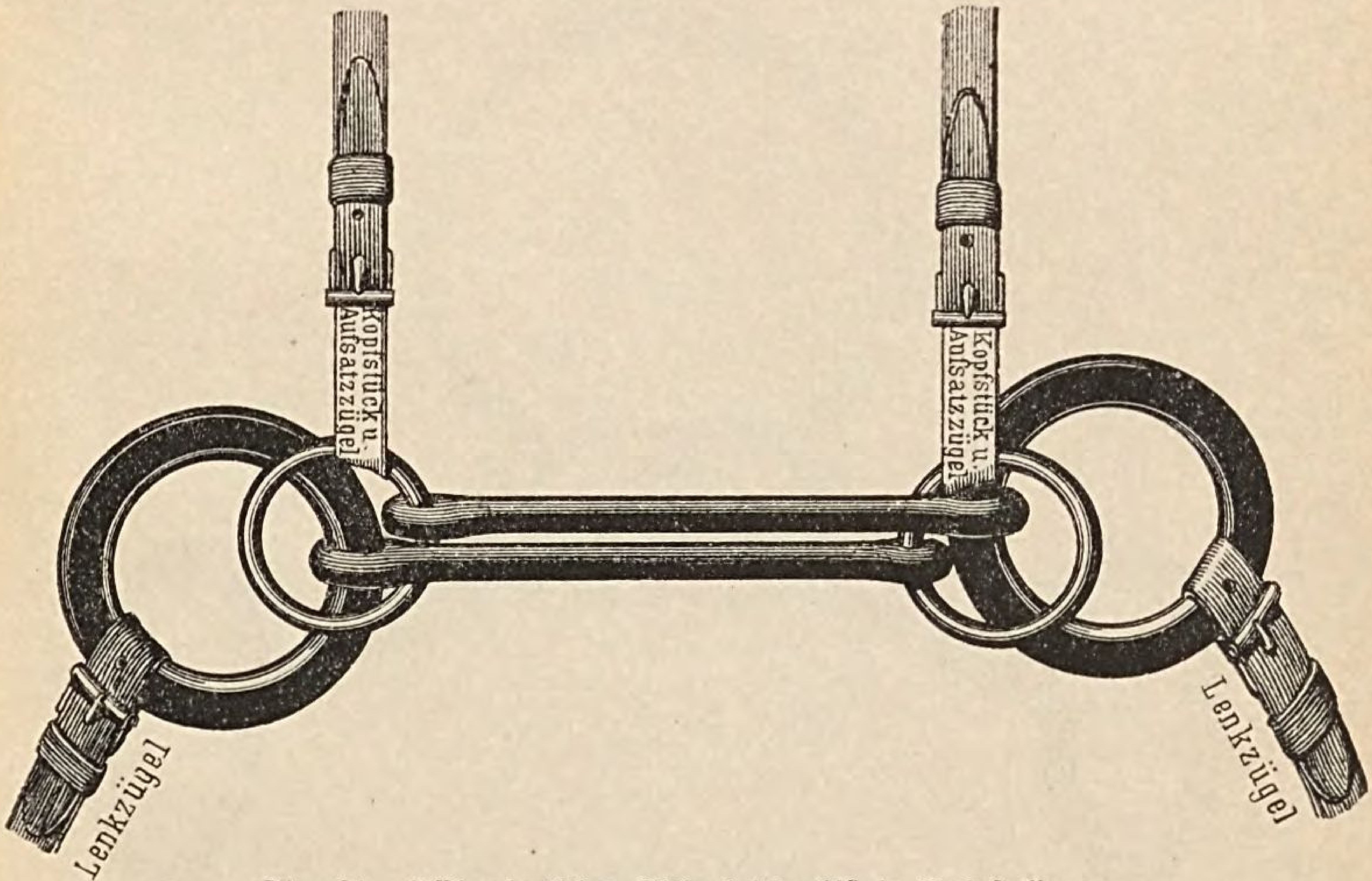


Fig. 64. Uffhausen'sches Sicherheitsgebiß in Fahrstellung.

Bei sehr weichmäuligen Pferden sollen die beiden inwendigen Ringe mittelst der Leinenschlaufe zusammengeschnallt werden. In dieser Weise lassen sich die Pferde mit leicht anstehenden Zügeln fahren, bis im Moment der Gefahr die Leinen fest angezogen werden, wodurch die kleinen Ringe in das Maul geschoben werden und gegen den Oberkiefer wirken. Nach dem Erfinder wäre damit das gefährlichste, das Zusammenbeißen der Zähne, beseitigt und die Pferde seien wieder in der Hand, worauf bei nachgelassenen Leinen das Gebiß von selbst wieder in seine ursprüngliche Lage zurückkehrt. — Von den sog. Mommentausspannern sind der von Kimmich, welcher die Pferde im Augenblick

vom Wagen löst, und der von R. Leppert im Limbach, der dies in ähnlicher Weise mit Zurücklassung der Stränge bewirkt, zu erwähnen. So praktisch dergl. Apparate auch sind, um gestürzte Pferde im Augenblick zu entschirren, ohne das Riemenzeug zerschneiden zu müssen, so sind sie aber in verkehrsreichen Straßen, z. B. innerhalb der Stadt, wie schon erwähnt, so gefährlich zur Anwendung zu bringen, daß ihr Gebrauch polizeilich verboten werden müßte, — das noch schlimmere ist aber, daß ein unerfahrener oder ängstlicher Kutscher den Apparat leicht viel zu früh, sich mehr auf denselben als auf seine Kraft und

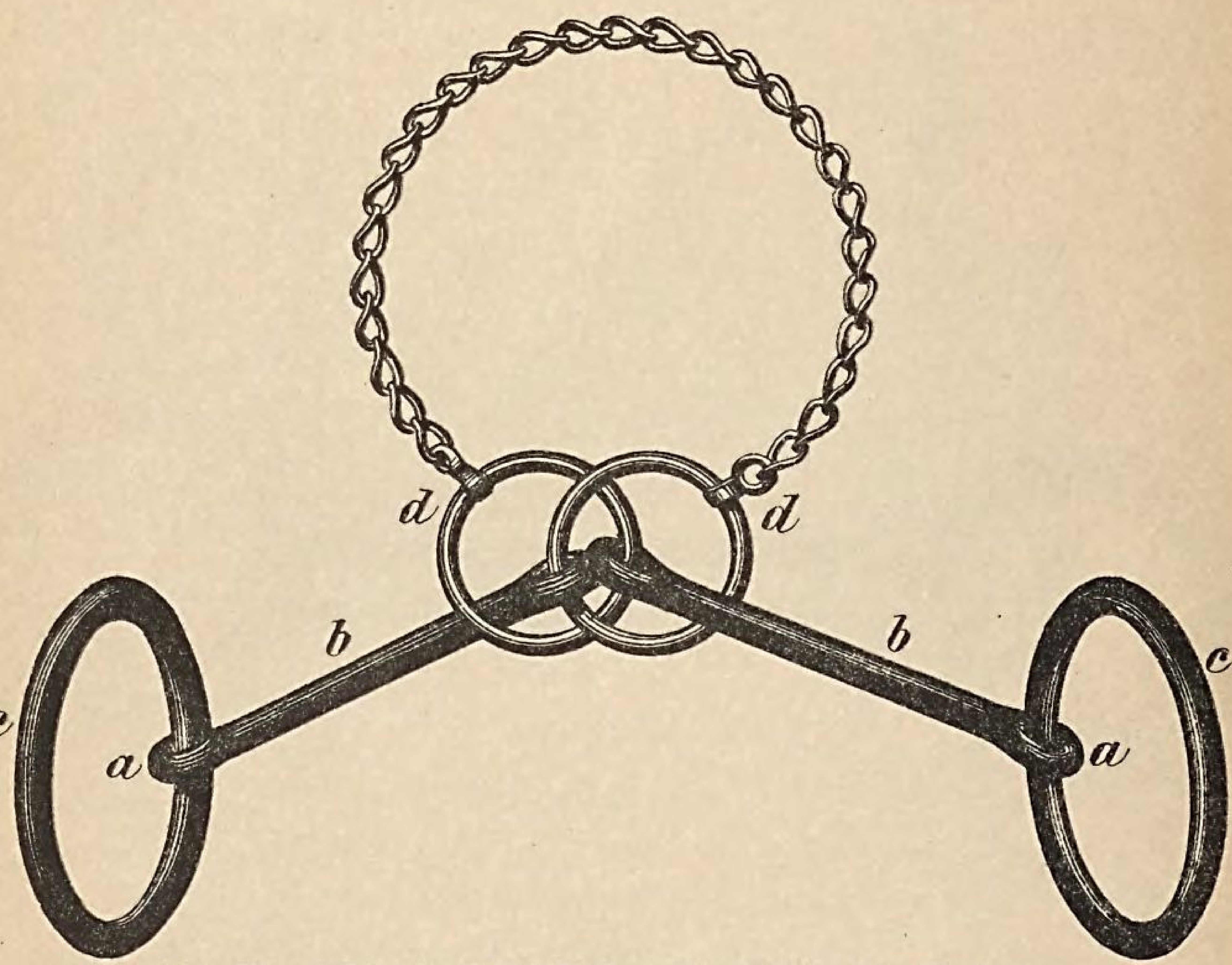


Fig. 65. Uffhausen'sches Sicherheitsgebiß in der Wirkung.

Geschicklichkeit verlassend, zur Funktionierung bringen und dann damit größeres Unheil hevorrufen kann, als wenn er mit Umsicht und Entschlossenheit — der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe — gehandelt hätte. — Endlich wäre noch die Steirhausen'sche Vorrichtung zum unbedingten Heranzäumen der Pferde zu erwähnen, welche auf dem Kammdeckel befestigt ist, und auf einen Zug mit einer Leine in Funktion tritt. Die damit erzielte scharfe Beizäumung macht ein Weiterrasen der Pferde unmöglich. Damit können wir auch dieses Kapitel getrost abschließen.

VI. Abschnitt.

Verschiedene Anspannungen.

a) à la Daumort.

Diese zwei- und vierspännig, hauptsächlich nur bei Höfen zur Anwendung gelangende Anspannungsart besteht darin, daß die Pferde durch Jockeys vom Sattel aus geleitet werden. Da diese sehr hübsch aussehende Anspannung für den vorliegenden Zweck ohne Wert ist, so will ich nicht näher darauf eingehen.

b) Einspännigfahren.

Das Einspännigfahren kommt mehr und mehr in Aufnahme — da es elegant aussieht und immerhin ein Pferd spart — besonders für Selbstfahrer, für Dogcarts und für das Koupee. Man benutzt dazu Pferde von besonders gefälligen Formen, die Gangwert und Aufsatz besitzen, besondere Größe wäre nur für das Koupee erforderlich. Die Beschirrung ist das bereits (Abschn. III e) beschriebene Selletgeschirr. Es ist besonders zu erwähnen, daß Auffsatzzügel beim Einspänner überflüssig sind, daß man dann aber offene Kandaren (oder auch Fahrtrense) ohne Schaumbügel führen muß. — Die Führung der Leine und der Peitsche ist ebenso, wie bei dem Zweispännigfahren bereits geschildert. Allein gehende Pferde müssen besonders geschult und eingefahren werden, und ist dabei vor dem Einspannen eines Reitpferdes zu warnen, welches nicht besondere gründliche Fahrlektionen erhalten hat.

c) Tandemfahren.

Bei dieser Art zweispännig zu fahren wird ein Pferd vor das andere eingespannt, meist im Dogcart, und bildet diese, wenn geschickt ausgeführt und geleitet, sehr hübsch aussehende Anspannung einen ganz besonderen Herrensport. Das Gabelpferd trägt Selletgeschirr, das Vorderpferd, dessen lange Zugstränge an der Strangschnalle des Gabelpferdes mit Karabinerhaken befestigt sind, einen gewöhnlichen Kammdeckel. Aufsatzzügel hat nur das Gabelpferd zu führen. Hierbei, eine fast noch schwierigere Fahrart als vierspännig, ist das Vorderpferd ganz besonders zu schulen und der Fahrer muß eine sehr eingehende Kenntnis der Führung der Leinen besitzen, wenn Unannehmlichkeiten vermieden werden

sollen. Die Leinen werden nach französischer Art in die Hand genommen, und zwar so, daß der linke Vorderzügel zwischen Daumen und Zeigefinger, der rechte zwischen Zeige- und Mittelfinger, der linke Hinterzügel zwischen Mittel- und Ringfinger und der rechte zwischen diesem und dem kleinen Finger ruhen. Die dazu gehörigen Wendungs- und sonstigen Hilfsgriffe müssen am Modell vorher einstudiert werden. Zur Ausbildung des Spitzpferdes, bezw. des Fahrers selber, empfiehlt Graf Wrangel in seinem „Buch vom Pferde", das Pferd an langer Leine im Schritt gehend zu kutschieren und ihm und sich selbst dabei die Leinenführung einzustudieren. Hauptsache dabei ist, daß das Pferd furchtlos geradeaus geht und gut am Zügel steht, doch soll man sich nicht ziehen lassen. Dabei werden dann die nötigen Wendungen, Paraden und seitlichen Ausweichungen ausgeführt. Auf das Geradeausgehen ist Hauptwert zu legen und jedes Abweichen von der geraden Linie ist mit einer gegen das Schienbein zu richtenden Peitschenstrafe zu ahnden, — letzteres, damit das Pferd nicht zum Ausschlagen animiert wird. Es werden demnach Unglücksfälle in erster Linie dadurch vermieden werden, daß der Fahrer gelernt hat, gut anzufahren, zu parieren, zu wenden und — auch im Schritt fahren zu können. — Beim Fahren selbst ist zu beachten, daß die Stränge des Zugpferdes stets anstehen, denn die erste Unordnung wird dadurch entstehen, wenn das Spitzpferd durch Kürzertreten oder Abweichen von der geraden Linie über den Strang tritt, — ein Moment, bei welchem der Groom im Nu vom Wagen herab sein muß, um helfend einzugreifen. —

d) Dreispännigfahren.

Das bekannte Dreispännigfahren im russischen Gefährt, wobei das Mittelpferd, ein Hartraber, unter dem Krummholz in der Gabel trabt, während die beiden Seitenpferde, stark seitlich ausgebunden, rechts und links galoppieren, ist für unsere Verkehrsverhältnisse und bei den harten Wegen nicht gut verwendbar, weshalb wir darüber hingehen wollen.

Auch das sog. Randomfahren, bei welchem vor den beiden Stangenpferden ein Pferd zur Spitze geht, erfreut sich keiner besonderen Beliebtheit und kann füglich übergangen werden. Dagegen fängt man an, Geschmack an einer Anspannung dreier Pferde nebeneinander zu finden, die nicht nur hübsch aussieht, sondern auch für die Praxis im

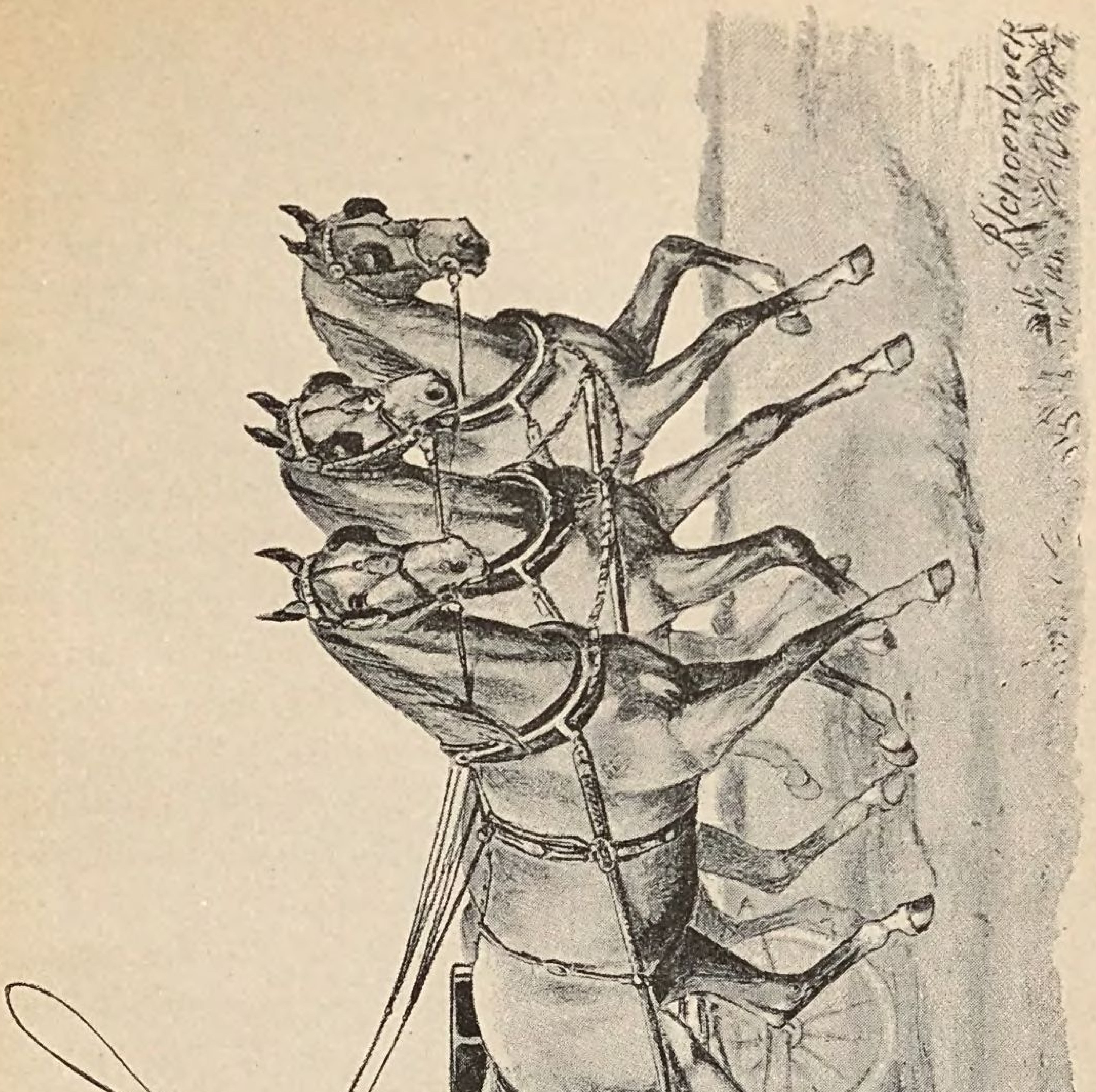


Fig. 66. Deutsche Dreibespannung.

Arbeitszug von Werth ist. Es ist dies dieselbe Anspannung, wie sie die Compagnie générale des omnibus in Paris führt, welche ich schon vielfach befürwortet habe, und welche man in ihrer Anwendung auf den Luxuszug füglich die deutsche Bespannung zu drei Pferden nennen kann. In Wien fängt man an, diesen Sport zu protegieren, und auch der sportliebende König von Württemberg hat sich bereits selbstkutschierend in einem derartig bespannten Gefährt gezeigt. Dabei geht das Mittelpferd in einer Gabel von geraden Scherbäumen, welche vorn durch eine Kette verbunden werden. Die beiden Seitenpferde haben jedes ihr eigenes Ortscheit, und sind die (Ketten-) Aufhalter derselben, sowie die beiden Aufhalter des Mittelpferdes an der Spitze der beiden Scherbäume befestigt (Fig. 66). Die dreifache Kreuzleine führt, wie beim Zweispänner in das Handstück, und das Gefährt wird demnach auch wie ein solches geleitet. Für diese Fahrart ist es demnach nötig, eine Sprengwage mit 3 Ortscheiten und gerade Scherbäume an dem Wagen anbringen zu lassen. Jeder geschickte Wagenbauer wird in der Lage sein, diesen Apparat so zu konstruieren, daß er für andere Anspannungsarten auswechselbar hergestellt werden kann. —

Schlußbemerkung.

Ich bin damit zum Schluß dieser nur sehr kurzgefaßten Anleitung der Fahrkunst gelangt, welche jedoch genügen dürfte, soweit einen Blick in das Wesen derselben zu thun, um wenigstens die Hauptgesichtspunkte derselben ins Auge fassen zu können. Gelingt es mir, damit in die Kreise besonders der herrschaftlichen, ganz besonders auch der ländlichen Kutscher und solcher, die es werden wollen, einzudringen, so darf ich wohl der Hoffnung Raum geben, daß das kleine Werk, wenn auch nur auf dem instruktiven Felde, zur Hebung der edlen Fahrkunst und der Behandlung des Wagenpferdes das Seinige beitragen wird. Ich werde mich befriedigt fühlen, wenn auch nur ein kleiner Leserkreis den in demselben enthaltenen Ideen und Ausführungen Beachtung und Folge schenkt. —

Druck von Fr. Stollberg in Merseburg.